

«خطوط کشتیرانی منظم» حلقه مفقوده تجارت خارجی

راه اندازی LinerShipping از دیوی کالا در بنادر جلوگیری می کند؟

گروه دریایا به- سهیل مر تضوی – خطوط کشتیرانی منظم (لاینر) یکی از متداول ترین نوع حمل و نقل دریایی در دنیای امر و ز است. این مدل از حمل و نقل دریایی در مسیرهای متداول تعریف می شود و از طریق آن یک یا چند شرکت کشتیرانی با اجماع فعالیت ها اقدام به عملیات حمل و نقل دریایی می کنند. راه اندازی خطوط کشتیرانی منظم یکی از عواملی است که می تواند علاوه بر ایجاد توازن میان صادرات و واردات کشور، زمینه ساز رونق بنادر نیز باشد. طی سال های گذشته بارها خبرهایی مبنی بر راه اندازی خطوط کشتیرانی تجاری و مسافری میان ایران و سایر کشورها در رسانه ها منعکس شده است. باین حال، هنوز هم خبرهایی مبنی بر وجود جای خالی خطوط کشتیرانی منظم در زنجیره ارزش حمل و نقل دریایی و تجارت خارجی کشور منتشر می شود. به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، کارشناسان معتقدند که پویایی حمل و نقل دریایی و فعالیت متدوام خطوط لاینری، تعداد بازیگران اثر گذار حمل و نقل دریایی را افزایش می دهد و این مسئله موجب می شود رقابت مثبت تجاری



افزایش یابد و شاهد افزایش سهم بازار باشیم. همچنین بررسی ها و تجربیات سایر کشورهای جهان نشان می دهد که فعالیت خطوط منظم کشتیرانی، کاهش هزینه ها را در پی خواهد داشت و فعالیت مستمر خطوط لاینری موجب مقابله اثر گذار با اقدامات انحصاری کشورهای خارجی به دلیل تحریم های اعمالی خواهد شد.

باید در نظر داشت که شرایط اقتصادی ایران و ویژگی های خاص این کشور، در تعیین فعالیت منظم خطوط لاینری، نیازمند حمایت چند جانبه حاکمیت، دولت و سازمان بنادر و دریانوردی و همسویی بخش خصوصی است. شرکت های کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و نیز سایر فعالان بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل دریایی باید در

سرآمد گزارش می دهد؛

صورت فراهم بودن شرایط اقدامات لازم را در بنادر شمالی و جنوبی کشور در دستور کار قرار دهند و اقدام به تامین خطوط لاینری در اشکال مختلف کانیتیری و غیر کانیتیری در شمال و جنوب کشور کنند.

اهمیت و ویژگی های خطوط دریایی منظم

خطوط کشتیرانی منظم در ایران نقش حیاتی در تجارت و اقتصاد کشور دارند. این خطوط با ارائه خدمات حمل و نقل دریایی منظم و قابل پیش بینی، به تسهیل تجارت بین المللی و کاهش هزینه های حمل و نقل کمک می کنند. همچنین خطوط کشتیرانی منظم، پایداری در قیمت گذاری حمل و نقل را تضمین می کنند و به شرکت ها امکان برنامه ریزی دقیق تر برای حمل و نقل کالاها را می دهند. علاوه بر این، در شرایط خاص جوی که حمل و نقل زمینی یا هوایی با مشکل مواجه می شود، خطوط کشتیرانی منظم تنها راه برای حمل و نقل کالاها باقی می ماند.

خطوط کشتیرانی منظم، با ارائه خدمات حمل و نقل دریایی منظم و قابل پیش بینی، به تسهیل تجارت بین المللی کمک

نظر داشت که ایجاد خطوط کشتیرانی منظم با کشورهای دیگر، به ویژه کشورهای همسایه، به توسعه روابط تجاری و اقتصادی کمک می کند و این امر در مورد کشورهای حوزه خلیج فارس و کشورهای آسیای میانه بسیار مهم قلمداد می شود.

در حمل و نقل دریایی برای جابه جایی بارها و محموله های تجاری از سرویس های مختلفی استفاده می شود. یکی از این سرویس ها لاینر شیبینگ است. در سرویس Liner Shipping یا خطوط کشتیرانی لاینر که با عنوان حمل بار دریایی خطی نیز شناخته می شود، بارها به صورت زمان بندی شده و منظم بین بنادر مختلف جهان جابه جا می شوند. برنامه زمان بندی و ارسال بار در این سرویس ثابت و معمولاً در بازه های زمانی هفته ای، دوهفته ای یا ماهانه است. در این روش شرکت های حمل و نقل بین المللی همه یا بخشی از کشتی را برای ارسال بارهای مشتریان در نظر می گیرند.

عبور از دیوی کالا در بنادر با خطوط کشتیرانی

به اعتقاد صاحب نظران حوزه تجارت و همچنین حمل و نقل دریایی کشور، خطوط کشتیرانی منظم بسا برنامه های زمانی مشخص و منظم (مانند جدول حرکت هفتگی یا ماهانه) به صادر کنندگان و وارد کنندگان امکان می دهند تا زمان بندی حمل و نقل کالا های خود را دقیق تر تنظیم کنند. این امر باعث کاهش انتظار کالاها در بنادر برای یافتن کشتی مناسب می شود. با وجود خطوط منظم، فواصل زمانی بین ورود و خروج کشتی ها کوتاه تر است. این موضوع باعث می شود کالاها سریع تر بارگیری یا تخلیه شوند و از انباشت طولانی مدت در انبارهای بندری جلوگیری شود.

خطوط کشتیرانی منظم معمولاً ظرفیت مشخص و ثابتی را برای حمل بار ارائه می دهند. این ظرفیت ثابت، امکان مدیریت بهتر جریان کالا را فراهم و از تراکم بیش از حد در بنادر جلوگیری می کند. از طرف دیگر، هماهنگی بهتر با زنجیره تأمین، خطوط منظم به شرکت ها کمک می کنند تا زنجیره تأمین خود را با برنامه های حمل و نقل هماهنگ کنند. این هماهنگی باعث می شود کالاها به موقع به مقصد برسند و نیاز به ذخیره سازی طولانی در بنادر کاهش یابد. همچنین دیوی کالا در بنادر اغلب منجر به هزینه های اضافی مانند دمو راژ (هزینه تاخیر کانیتیرا) می شود و خطوط کشتیرانی منظم با تسریع در فرایند بارگیری و تخلیه، این هزینه ها را به حداقل می رسانند.



آسیب های نبود خطوط کشتیرانی منظم

عباس حاج ابراهیمی، کارشناس حوزه حمل و نقل دریایی در گفت و گو بسا «مهر» می گوید: نبود خطوط کشتیرانی بین المللی منجر به برهم خوردن برنامه ریزی صادرات و واردات می شود. در نبود خطوط منظم کشتیرانی، جای شرکت هایی که باید به فعالیت بپردازند را شرکت های سایر کشور از پاکستان، هند و حتی کشورهای عربی با کشتی های کوچک می گیرند و این در حالی است که این شرکت ها که ظرفیت حمل ۳۰۰ تا ۴۰۰ کانیتیر را دارند، نمی توانند نقش مؤثری در برنامه ریزی صادرات و واردات ایفا کنند و در نتیجه، منجر به رسوب کالا می شوند.

این کارشناس حمل و نقل دریایی ادامه داد: بسیاری از این کانیتیرهای کوچک و فرسوده حتی پلاک های استاندارد بین المللی را به سختی دریافت می کنند. به همین دلیل، برخی شرکت ها ترجیح می دهند از این کانیتیرها به عنوان انبار استفاده کرده و از محل دمو راژ در آمد کسب کنند. گاهی نیز به دلیل بالا بودن هزینه انبارداری در بنادر دویی، ایران را به عنوان محل توقف کانیتیرهای خالی انتخاب می کنند. وی اضافه کرد: البته تجهیزات موجود در بنادر کشور عمدتاً فرسوده و قدیمی هستند. برخی از این ماشین آلات برای بیش از ۳۰ سال پیش هستند و نبود قطعات یدکی نیز روند نگهداری و تعمیرات را مختل کرده است.

این کارشناس حمل و نقل دریایی بیان کرد: در صورت رفع تحریم ها، امکان همکاری با شرکت های خارجی در زمینه عملیات بندری، خطوط کشتیرانی و انتقال فناوری و دانش فنی فراهم خواهد شد. این تعاملات نقش مؤثری در بهبود شرایط فعلی و توسعه لجستیک کشور خواهد داشت. وی گفت: باید زنجیره تأمین و فرایندهای بنادر به صورت جامع شناخته شوند. بنداری که دارای منطقه آزاد و ویژه اقتصادی هستند، باید از ظرفیت این مناطق برای توسعه استفاده کنند و توسعه بنادر نیز باید در خدمت توسعه مناطق آزاد باشد. حاجی ابراهیمی در پایان خاطر نشان کرد: نبود خطوط منظم کشتیرانی، توازن صادرات و واردات را بر هم زده و همین عامل موجب رسوب کالا در بنادر و کندی روند تخلیه شده است. از طرف دیگر، بنادر نیز نظریک و زارخانه، گمرکات تحت زارخانه ای دیگر و مناطق ویژه با ساختار جداگانه فعالیت می کنند که این ناهماهنگی ها، سه دلیل تغییرات مداوم در آیین نامه ها و بخشنامه ها، مانع هماهنگی لازم و اجرای تصمیمات کلان می شود.

کارشناس حوزه حمل و نقل مطرح کرد؛

لزوم فعال سازی بنادر خشک بعد از حادثه بندر شهید رجایی



یک کارشناس حوزه حمل و نقل با اشاره به وقوع حادثه در بندر شهید رجایی بر لزوم تقویت بنادر خشک بعد از این حادثه تأکید کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، محمد جواد شاهجویی درباره دلایل عدم فعال شدن بنادر خشک به مانا بیان کرد: مسئله فعال نشدن بنادر خشک بیشتر به رویه های گمرکی بازمی گردد.

وی ادامه داد: رویه های گمرکی و منافع سازمانی در

داخل بنادر به نحوی چیده شده است که بار داخل بنادر دیو می شود و در صورت بروز حادثه، این مسئله مشکل ساز خواهد شد.شاهجویی گفت: درحالی که باید رویه ترانزیت موقت را داخل کشور بهینه تر کنیم و بارها به جای اینکه داخل بندر دیو شوند، پردازشان در بنادر خشک انجام شود و بحث ترخیص گمرکی هم اتفاق بیفتد تا در نهایت محموله وارد کشور شود. عدم فعالیت بنادر خشک بیشتر ناشی از مسائل ساختاری و نه مسئله فنی و تکنیکال است.وی ادامه داد: در حال حاضر با توجه به اتفاقی که در بندر شهید رجایی افتاد، کشور لزوم اینکه کالا نباید در بنادر اصلی دیو شود را درک کرده و مسئولان روی آن تأکید دارند. این کارشناس حمل و نقل توضیح داد: باید به سمتی برویم که بنادر را به محل عبور و مرور کالا تبدیل کنیم و بحث انبارش و پردازش کالا داخل بنادر اصلی انجام نشود؛ بلکه در داخل بنادر اصلی کشتی پهلوگیری کند، بار با پروانه ترانزیت موقت وارد کشور شود و داخل بنادر خشک هر اتفاقی که قرار است بیفتد، پیگیری شود. شاهجویی گفت: فعال شدن بنادر خشک از منظر پیوست های پادفند غیرعامل هم مسئله بهینه تری است. اگر ما همه بار کشور را داخل یک یا دو بندر متمرکز کنیم، این بنادر به یک هدف واضح برای دشمن –اگر بخواید حمله ای صورت بگیرد– تبدیل خواهد شد. در واقع این بنادر هدف گل درشتی برای حمله دشمن خواهند بود.وی درباره راهکارهای فعال شدن بنادر خشک گفت: باید رویه های گمرکی تسهیل شود و ترانزیت موقت را تقویت کنیم.این کارشناس حمل و نقل درباره ادعاهای مطرح شده در ارتباط با مکان یابی نادرست بنادر خشک بیان کرد: مکان یابی خیلی از بنادر خشکی که داریم، درست است. چرا همان ها فعال نمی شود؟ وی ادامه داد: مثلاً پیشگامان یزد را در نظر بگیرید، دراصفهان بندر خشک داریم که مکان یابی آن مناسب است و دسترسی مطلوبی به شبکه ریلی و جاده ای دارد. این مناطق زیرساخت های مناسبی دارند و اگر فعال نشده اند، به خاطر رویه های غلط داخل بنادر و گمرک است که البته تلاش می شود شرایط تسهیل شود.

شاهجویی افزود: خبر دارم که تلاش می کنند فرایند پروانه ترانزیت موقت را تسهیل کنند اما همچنان به برخی کالاهای ما اجازه ترانزیت موقت داده نمی شود. این مسائل را باید گمرک حل کند. وی به این پرسش که آیا نیاز به اصلاح قانون داریم یا با بخشنامه دولت مشکل بنادر خشک حل می شود، گفت: مشکل بنادر خشک می تواند با بخشنامه دولت حل شود. یعنی قانون خیلی تأکیدی ندارد که چه کالایی ترانزیت موقت بگیرد و چه کالایی ترانزیت موقت نگیرد.این کارشناس حمل و نقل افزود: هدف ما باید این باشد که انبارش داخل بنادر صورت نگیرد و بنادر را تبدیل به محل عبور و مرور کالا کنیم. بنادر خشک تقویت شوند و بارها بعد از تخلیه از کشتی به سمت بنادر خشک بیایند.



چهارشنبه-امرداد۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۲۵۶

دریایا به ۳ بندر

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اعلام کرد:

چابهار؛ اقتصادی وامن ترین مسیر دسترسی افغانستان به دریای



رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد گفت: چابهار بسرای افغانستان نزدیک ترین، اقتصادی ترین و ایمن ترین مسیر دسترسی به دریا در مقایسه با سایر مسیرهای بنادر ایران و دیگر کشورهای همسایه است.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدسعید اربابی به ایسنا، افزود: منطقه آزاد چابهار در شرکات با افغانستان به عنوان قلب آسیا و بهترین مسیر برای دسترسی به کشورهای محصور در خشکی شمال افغانستان برای چابهار است و این بندر اقیانوسی ایران بهترین ارتباط دهنده افغانستان به کشورهای حاشیه اقیانوس هند به ویژه عمان، شرقی آفریقا و هند و جنوب شرق آسیا است.

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار گفت: ۲ کشور ایران و افغانستان از منظر جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، پل ارتباطی شرق – غرب و شمال – جنوب محسوب می شوند و با توجه به تقویت ایده اتصالات منطقه ای، اهمیت این حوزه بیش از گذشته برجسته می شود.

وی ادامه داد: به منظور دستیابی به عنصر ثبات و پایداری در مناسبات، آینده دو کشور در چارچوب ایده «مکمل ژئوپلیتیک یکدیگر» قابل طرح است و اساساً توسعه تعاملات در حوزه های مختلف در کنار تأکید بر مناطق راهبردی ایران برای برون رفت افغانستان از محصور ماندگی سرزمینی (محاط در خشکی بودن) و همچنین بهره گیری از جغرافیای افغانستان برای تجارت ایران با چین و کشورهای آسیای مرکزی، ضرورت توجه هر ۲ کشور را به بهره گیری از تمامی مزیت های نسبی ژئوپلیتیکی یکدیگر الزامی می کند.

اربابی گفت: همین اشتراکات باعث نزدیکی هرچه بیشتر دو ملت ایران و افغانستان با یکدیگر شده و حضور چند میلیون افغانستانی به صورت مهاجر و میهمان در ایران نیز دایره این گستره تعاملات و ارتباطات را افزون تر کرده است.

وی افزود: ایران سومین کشوری بوده که در سال ۱۹۱۹ میلادی استقلال افغانستان را به رسمیت شناخته و به فاصله اندکی در پی شناسایی استقلال افغانستان از سوی ایران، عهدنامه مودت و دوستی در سال ۱۹۲۱ میلادی بین ۲ کشور به امضا رسیده و هم اکنون حدود یک قرن از آن می گذرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر: **۳۰ نفر در عملیات های امداد و نجات دریایی بوشهر نجات یافتند**



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: در سه ماهه نخست سال جاری ۱۵ عملیات امداد و نجات دریایی در آبهای این استان انجام شد که در نتیجه آنها، ۳۰ نفر از سرنشینان شناورها از خطر مرگ نجات یافتند.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد شکیبی نسب در جمع خبرنگاران اظهار کرد: این سن عملیات ها در پی دریافت پیام های اضطراری از سبوی شناورها و دریانوردان انجام شد و تیم های جست و جو و نجات دریایی مستقر در مراکز هماهنگی، با واکنش سریع و هماهنگی مطلوب، موفق به نجات جان این افراد شدند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر افزود: از مجموع ۱۵ مورد درخواست امداد، شش مورد مربوط به سوانح دریایی از جمله نقص فنی، آتش سوزی، آب گرفتگی بدنه شناور و سقوط افراد به دریا بوده و ۹ مورد دیگر به امداد رسانی در حوزه فوریت های پزشکی اختصاص داشته است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ادامه داد: با هدف خدمات رسانی به دریانوردان در شرایط اضطراری، پایگاه های جست و جو و نجات دریایی به صورت شبانه روزی در سواحل استان بوشهر فعال هستند.

شکیبی نسب مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر اضافه کرد: در زمان حاضر شش پایگاه جست و جو و نجات دریایی این اداره کل در بنادر علویه، دیر، عامری، بوشهر، خارگ و دیلم فعالیت دارند.