

## اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش دهم

کشتی‌های رو – ورو روند آینده

**دکتر پهرز امرایی** – باید به‌خاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفایی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می‌گردد. علاوه بر پیشرفت و توسعه در فله‌های بزرگ تر و سریع‌تر توسعه فناوری‌ها جهت تسهیل عملیات تخلیه در بنادر کشورهای در حال توسعه‌ای که اسکله‌های خود را برای فله‌برها تغییر داده‌اند، گامی به جلو نهاده‌است. این تجهیزات تخلیه و بارگیری کالا که «unloader» خود تخلیه‌کن» خوانده می‌شود، از اصول کار بسیار ساده‌ای برخوردار است. در این دستگاه با استفاده از تسمه نقاله، کالا به سطح عرض کشتی انتقال می‌یابد. تسمه نقاله امتداد یک بازو کالا را به نقطه مورد نظر انتقال می‌دهد. میزان تخلیه می‌تواند بسیار بالا باشد و بین ۶ تا ۱۰ هزار تن در ساعت راه حل است.

میزان بالای، تخلیه‌زمان چرخش کشتی (TurnAround Time) را سریع‌تر و کوتاه‌تر نموده و هزینه‌های بندری را پایین‌تر می‌آورد. کشورهای در حال توسعه خصوصاً آن‌هایی که دارای ناوگان ملی هستند و مواد خام را توسط فله‌برها وارد یا صادر می‌کنند و کشورهایی که زمان چرخش کشتی در بنادر آن‌ها به‌علت کارآمد نبودن تجهیزات تخلیه و بارگیری بالا می‌باشد سیستم خود تخلیه‌کن بهترین راه حل است.

اما این سیستم مضراتی نیز دارد. مشاورین حمل و نقل تخمین زده‌اند که هزینه سرمایه‌گذاری می‌تواند ۱۸ تا ۲۵ درصد در این کشتی‌های در مقایسه با کشتی‌های فاقد تجهیزات تخلیه و بارگیری (gearless) با همان ظرفیت گران‌تر باشد. هزینه‌های عملیات نیز برای این سیستم بالاتر است. تجهیزات و پرسنل زیادی نیز برای استفاده از این دستگاه مورد نیاز است. البته در سال‌های اخیر تعداد زیادی از کشتی‌های بزرگ و پهن پیکر مجهز به سیستم خود تخلیه‌کن در مسیرهای اقیانوسی مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

**کشتی‌های حمل‌کننده اتومبیل رو-روها**

حمل و نقل اتومبیل با کشتی‌های ویژه در اواخر دهه پنجاه و اوایل دهه شصت تثبیت گردید و نتیجه این افزایش شدید در واردات اتومبیل و همچنین صادرات آن توسط کشورهای مختلف و در مناطق متفاوت می‌باشد. در فازه‌ای اولیه سازندگان اروپایی اتومبیل بازارهای صادرات را در اختیار خود گرفتند اما کمی پس از آن ژاپن به صادر کننده شماره یک اتومبیل مبدل شد و بدین ترتیب در تجارت دریایی اتومبیل در درجه اول اهمیت قرار گرفت.

اما اکنون سؤال این است که امروزه خصوصیات اصلی بازار کشتی‌های مخصوص حمل و نقل اتومبیل و روندهای آتی چه می‌باشند؟ در ابتدا به نظر می‌رسد که امروزه رشد صادرات و حمل و نقل وسائط نقلیه کسه جهان در ۳۰ سال گذشته تجربه کرده است، ادامه نیابد. علت اصلی این امر ایجاد کارخانه‌های اتومبیل سازی ژاپنی و سایر تولیدکنندگان در شمال آمریکا و اروپا با ظرفیت تولید بیش از ۲ میلیون اتومبیل در سال ۲۰۰۵ می‌باشد. این به معنای این است که شمار از اتومبیل‌ها دیگر به بازارهای خاصی فرستاده نمی‌شوند. همچنین این عقیده وجود دارد که خاور دور و همچنین دیگر کشورهای منطقه در آینده قابل پیش بینی به نقش خود در تجارت اتومبیل ادامه می‌دهند. در سال‌های رو-رو علاوه بر کره جنوبی و چین تایوان و مالزی نیز سهم خود را از کل بازار صادرات افزایش خواهد داد. اما با این وجود بازار در آستانه یک تغییر معنی داری است.

**کشتی‌های رو – ورو روند آینده**

بنابر تخمین برخی از کارگزاران حمل اتومبیل معنی دارترین تغییراتی که ممکن است بوقوع پیوندد بطور خلاصه به شرح ذیل می‌باشند.

براساس مطالعات انجام‌شده توسط اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاهها (APII) پیش‌بینی می‌شود که ناوگان کشتی‌های او –رو ظرف آینده متحول گردد. تعداد کشتی‌های خاص حمل خودرو در حال حاضر ۴۰۰ فروند با ظرفیت کل ۱/۵ میلیون (Car Equivalent CEU) می‌باشد. ۶۰ درصد این کشتی‌ها مابین ۱۵ تا ۲۰ سال عمر دارند. در سال‌های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲ ۷۷ فروند کشتی رو –رو تحویل گردیده است. حجم انتقال دریایی خودرو در سال ۲۰۰۲ حدود ۵/۵ میلیون دستگاه بوده است. شرکت کشتیرانی هیوندای تعداد کشتی‌های خود را از ۳۰ به ۸۴فروند در سال ۲۰۰۵افزایش داده است. شرکت‌های فعال دیگر در این میدان شرکت‌های NYK(با ۶۰فروند کشتی خاص حمل خودرو)، K-Line(با ۳۱فروند کشتی) و میتسوئی (با ۳۳فروند کشتی) هستند.

جداى از حمل خودرو توسط کشتی‌های رو-رو، باید در نظر داشت که اینگونه کشتی‌ها بهترین وسیله برای حمل انواع مختلف کالا بدون توجه به شکل، اندازه، وزن و نوع بسته‌بندی آن‌هاست. برای نمونه کالای پروژه‌ای، تجهیزات کامیون‌های بزرگ حمل مواد معدنی و کشاورزی. این کشتی‌ها می‌توانند بدون نیاز به تجهیزات خاص بندری و اسکله‌های خاصی در هر بندری پهلو گرفته و کالای خود را تخلیه یا بارگیری نمایند.



**جزییات طرح جامع منطقه چابهار از منظر امیر مقدم؛**

## طرح عمرانی ۹هزار میلیاردتومانی در منطقه آزاد چابهار در حال اجراست

**تلاش چابهار برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی**

**سپهر** گروه اقتصاددریاپایه –رستم کریمی نژاد – منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در متهی‌الیه جنوب‌شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آب‌های دریای عمان قرار دارد. در بهمن‌ماه سال ۱۳۹۸ با موافقت مجلس شورای اسلامی، بندرهای شهید بهشتی و شهید کلاتری به منطقه آزاد چابهار افزوده گردید.

همچنین در طرح افزایش محدوده منطقه آزاد چابهار که در بهمن‌ماه سال ۱۳۹۸ به تأیید مجلس شورای اسلامی رسیده است افزون بر محدوده قبلی محدوده‌ای به مساحت ۷۸۷۱/۱۷ هکتار که شامل شهر چابهار است نیز به این منطقه افزوده شد.

در همین راستا روزنامه دریایی اقتصادسرمآمد برای آشنایی بیشتر با روند رو به رشد منطقه آزاد چابهار، سخنان مدیرعامل منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار را که با حضور در خبرگزاری جمهوری اسلامی مرکز خراسان رضوی با رییس و خبرنگاران مرکز مشهد دیدار کرده است مرور کرده و علاقمندان به رشد و توسعه چابهار دوست داشتنی را در جریان می‌گذارد:
امیر مقدم، مدیرعامل منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار در این باره می‌گوید: تفاهمنامه راهبردی و توسعه همکاری با شرکت "سپاد"، شرکت ایران خودرو و خراسان، مناطق ویژه اقتصادی سرخس و دوغانرون، تفاهمنامه جامع صنعت آبرزی پروری و خدمات‌شیلاتی با سازمان شیلات و انتقال از بندر چابهار به خراسان رضوی در دومین نمایشگاه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور در مشهد منعقد شد.

**تلاش چابهار برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی**

مدیرعامل منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار گفت: این منطقه مولود مطالعات محور شرق بوده که در دهمه ۶۰ انجام شده است، زیرا آسیای مرکزی محصور در خشکی است و تنها راه دسترسی به آبهای آزاد از مسیر چابهار می‌گذرد.

مقدم افزود: چابهار خاستگاه و پایگاه استقرار پاکستانی ها و هندی هاست و بسیاری از بلوچ هایی که صاحبان طلا و جواهر در دویی بودند به چابهار آمده و در کنار استادکاران هندی صنعت طلا و جواهر را در این منطقه

فعال کرده اند. وی به مرادوات تجاری منطقه آزاد چابهار با بازرگانان افغانستانی اشاره و بیان کرد: تاکنون پنج دور موافقتنامه با وزارت تجارت افغانستان منعقد شده و ۵۰ هکتار زمین به یک تاجر افغانستانی واگذار شده است و اخیراً هم وزیر تجارت و صنعت افغانستان سفری به چابهار داشته اند و طبق پیگیری نماینده ویژه رییس جمهوری در امور افغانستان دور ششم این موافقتنامه با وزارت تجارت و صنعت افغانستان منعقد خواهد شد.

مدیرعامل منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار افزود:برای ایجاد مناطق آزاد مشترک بین ایران و عمان و ایران و پاکستان در حال انجام مذاکرات اساسی هستیم که امیدواریم به زودی این مذاکرات به نتیجه برسد.

مقدم گفت: برای ایجاد مناطق آزاد مشترک بین ایران و عمان، ایران و پاکستان در حال انجام مذاکرات اساسی هستیم که امیدواریم به زودی این مذاکرات به نتیجه برسد. وی افزود: در تلاش هستیم بین منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار و مناطق ویژه اقتصادی سرخس و دوغانرون گفتمان واحد ایجاد کنیم که در همین راستا در نمایشگاه مزبور تفاهم نامه ای با منطقه و ویژه اقتصادی منعقد شد تا آرام آرام مسیر رسمی ترانزیتی کریدور شرق فعال شود.

وی اضافه کرد: در حضور دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نیز یکی از موجه ترین سهامانه ها که می‌تواند خدمات الکترونیکی لازم را در حوزه کامیون ها ارایه دهد در محل نمایشگاه مزبور رونمایی شد که مجوزهای قانونی آن توسط بخش خصوصی گرفته شده و اقدامات نرم افزاری آن تکمیل شده است.

**پیشرفت ۸۰درصدی راه آهن چابهار –زاهدان**

مدیرعامل منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار پیشرفت راه آهن زاهدان – چابهار را بیش از ۸۰درصد ذکر و اضافه کرد: این منطقه جز مطالبه‌گران تسریع در اجرای این طرح است و با مذاکراتی که با شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور انجام گرفته، هم مطالبه‌گری‌ها سرعت گرفته است و هم تلاش شده در قالب یک کنسرسیوم مالی بسته‌های سرمایه‌گذاری نیز در این بخش تعریف شود مشروط بر این که شرکت

**افزایش خطوط هوایی و توسعه زیرساخت‌های گردشگری**

مدیرعامل منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار گفت: برای این که زمینه حضور گردشگران در این منطقه فراهم شود باید چند اقدام به صورت همزمان متناسب با ظرفیتها و امکاناتی که در این منطقه وجود دارد انجام گیرد.

مقدم افزود: چابهار مهد فوتبال ساحلی و بازیهای دریایی است و استعدادهای خوبی در برخی ورزشها مانند

دریاچه



**رئیس گروه پایش صنایع شیلاتی و توسعه بازار شیلات هرمزگان**

### ارز آوری ۵۴میلیون دلاری صادرات آبزیان استان هرمزگان در ۴ماهه نخست سال جاری

**سپهر** رئیس گروه پایش صنایع شیلاتی و توسعه بازار شیلات هرمزگان از ارز آوری ۵۴ میلیون دلاری صادرات آبزیان استان هرمزگان تا پایان ۴ماهه نخست سال ۱۴۰۲ خبر داد. به گزارش اقتصادسرمآمد، حمید امانی زاده با بیان اینکه تا پایان تیرماه سال جاری بالغ بر ۲۶هزار تن انواع آبزیان صادر شده است گفت: خوشبختانه این میزان از صادرات بالغ بر ۵۴ میلیون دلار ارز آوری داشته است.امانی زاده رئیس گروه پایش صنایع شیلاتی و توسعه بازار شیلات هرمزگان با بیان اینکه آبرزی پروری در تأمین سبد غذایی خانواده‌های ایرانی، رونق اقتصادی کشور، ارز آوری نقش بسزایی دارد گفت: خوشبختانه در سال جاری توانسته ایم بالغ بر ۲۶درصد میزان صادرات آبزیان را نسب به مدت مشابه سال ۱۴۰۱افزایش دهیم. رئیس گروه پایش صنایع شیلاتی و توسعه بازار شیلات هرمزگان تولید محصولات شیلاتی باکیفیت و صادرات محور را یکی از سیاست‌های شیلات هرمزگان اعلام و تصریح کرد: امیدواریم با صادرات این گونه محصولات، ارزآوری خوبی برای کشور و فعالان شیلاتی داشته باشیم.رئیس گروه پایش صنایع شیلاتی و توسعه بازار شیلات استان اظهارداشت: آبزیان صادر شده استان شامل میگوی پرورشی، انواع ماهیان ماکول (حسون)، سلطان ابراهیم، طلال و... و غیرماکول (ماهی مرکب، یال اسی، مارماهی و...) می‌باشند.امان زاده رئیس گروه پایش صنایع شیلاتی و توسعه بازار شیلات هرمزگان کشورهای حاشیه خلیج فارس، روسیه، ویتنام، مالزی، تایلند و چین و... را از عمده مقاصد صادرات آبزیان شیلات هرمزگان خواند.رئیس گروه پایش صنایع شیلاتی و توسعه بازار شیلات هرمزگان همچنین ابراز امیدواری کرد با توجه به رشد ۲۶ درصدی صادرات آبزیان که نشان از مساعد بودن بازارهای جهانی دارد این روند تا پایان امسال ادامه یابد و از همین راه علاوه بر ارز آوری، بصورت مستقیم و غیر مستقیم اشتغال زایی شود.استان هرمزگان با تولید بیش از یک چهارم محصولات شیلاتی کشور سهم قابل توجهی در ارز آوری و صادرات از طریق محصولات شیلاتی دارد و رتبه اول صادرات از نظر وزنی در سال ۱۴۰۱ بوده است.

کشتی



**مدیرعامل شرکت نمایندگی گروه کشتیرانی در ونزوئلا:**

### ونزوئلا بمقاومت در برابر امپریالیسم دست خود را به سوی ایران دراز کرد

**سپهر** مدیرعامل شرکت نمایندگی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا اظهار داشت: خطوط حمل و نقل دریایی مستقیم بین دو کشور ونزوئلا و ایران راه‌اندازی شده است که به عنوان یکی از اصلی‌ترین ستون‌ها در جهت کمک به رشد دو کشور شناخته می‌شود و می‌تواند تحریم‌های ناعادلانه را نیز برهم زند و ما را محدود به کانتنیترها نخواهد کرد. به گزارش اقتصادسرمآمد، نماینده ونزوئلایی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در کاراکاس با اشاره به اقدامات شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا برای حمل بار تجار اظهار داشت: با مجموعه تمهیداتی که از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای صاحبان بار در ونزوئلا اندیشیده شده، قادر هستیم با قیمت‌های رقابتی و متمایز و به صورت ایمن و سریع، کانتنیترهای ایرانی را در بنادر ونزوئلا جابه‌جا کنیم. وی با تأکید بر اهمیت گسترش و توسعه خطوط حمل‌ونقل دریایی بین گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ونزوئلا، ادامه داد: شرکت ونزوئلایی به عنوان نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مدیریت فرآیند لجستیک را بر اساس اصول کیفیت، ایمنی و مسئولیت انجام می‌دهد و در حال حاضر در حال جستجو برای پیدا کردن راهکارهای جامع از طریق صنواوری، دانش و تجربه در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی بار است تا هزینه تمام شده رقابتی را پیش روی صاحبان بار ایرانی در ونزوئلا انجام دهد.نماینده ونزوئلایی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در کاراکاس گفت: این شرکت که در مشارکت با گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد، به عنوان یک شرکت در حال رشد مستمر، به عنوان مرجعی در حوزه حمل و نقل و راهکارهای لجستیک شناخته می‌شود که خدمات ایمن و سودآور را بر مبنای حفظ و تقویت اعتماد، به مشتریان خود ارائه می‌دهد.وی هدف از ایجاد شرکت مشترک با گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را توسعه روابط تجاری میان ایران و ونزوئلا عنوان کرد و افزود: خدمات شرکت مذکور، در زمینه‌های مختلفی از جمله ارائه کابوتاز ملی به عنوان یک خدمت انحصاری، خدمات انبارداری، نمایندگی فیدرهای کوچک و اپراتوری، متصدی و ناظر بارگیری در برخی بنادر ونزوئلا، ارائه خدمات تکمیلی حمل بار به تجار، حمل و نقل زمینی و بین‌المللی بار در اقصی نقاط ونزوئلا، نمایندگی گمرک، انبار FCL و انبار LCL و سایر عملیات بندری در حال انجام است.

بنتاب



**از ابتدای سال جاری تاکنون؛**

### ترانزیت خودرو از بندر لنگه به آسیای میانه نزدیک به ۶۳هزار دستگاه رسید

**سپهر** مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: ۶۲ هزار و ۸۱۷ دستگاه خودرو در بندر لنگه به عنوان چهار راه ترانزیت خودرو توسط ۹۴۸ فروند شناور فلزی به کشورهای آسیای میانه و عراق

بارگیری و ارسال شد.

به گزارش اقتصادسرمآمد، مرتضی سالاری ایرنا افزود: در مجموع حجم ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی در بنادر غرب هرمزگان در این بازه زمانی که عمده آن محموله خودرو بوده به ۱۴۸ هزار و ۶۹۰تن رسید که در این بخش ۵۱ درصد افزایش به ثبت رسیده است.

مرتضی سالاری مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان در ادامه اشاره به تخلیه و بارگیری سه میلیون و ۹۸۵هزار و ۵۱۱ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بنادر غرب بیان کرد: از این میزان یک میلیون و ۷۳۹ هزار و ۴ تن به جابه‌جایی فرآورده‌های نفتی و ۲ میلیون و ۲۴۶ هزار و ۵۰۷ تن به کالاهای غیرنفتی اختصاص داشته است.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان در ادامه از صادرات ۲ میلیون و ۱۰۹ هزار و ۵۳۹ تن کالاهای نفتسی و غیرنفتی در این مدت خبر داد و افزود: از مجموع صادرات نفتی و غیرنفتی انجام شده، یک میلیون و ۱۱۷ هزار و ۳۴۱ تن با افزایش ۲۸ درصدی مربوط به صادرات غیرنفتی و ۹۹۲ هزار و ۱۹۸ تن به صادرات نفتی اختصاص دارد.سالاری گفت: از مجموع عملیات انجام شده، یک میلیون و ۴۵۲ هزار و ۱۰۷ تن فرآورده‌های نفتی و غیرنفتی به صورت رویه کابوتاز (حمل و نقل ساحلی) در بنادر غرب استان جابه‌جا شده است.

وی همچنین حجم صادرات کانتنیتر یخچالی از ابتدای سال جاری تاکنون از بنادر غرب در این استان را ۴هزار و ۷۸۹ TEU اعلام کرد و افزود: در این مدت ۳۷۸ TEU کانتنیتر یخچالی در بنادر غرب تخلیه و بارگیری شده که در این بخش ۲۲ درصد افزایش به ثبت رسیده است. بنادر غرب استان هرمزگان با ظرفیت ۳۰۰ کانتنیتر یخچالی چرخدار و ۱۲ رمپ مخصوص بارگیری جهت شناورهای حامل کانتنیتر یخچالی طلایه دار تخلیه و بارگیری و صادرات کالاهای یخچالی در بین بنادر ایران به شمار می‌رود.