

حمل و نقل دریایی

کلید توسعه تجارت خارجی است

اشاره:

حمل و نقل سریع و مطمئن و ارسال محموله‌های تجاری به مقصد در موعد مقرر، مهمترین رکن تجارت بین‌المللی است. بدون توسعه سیستم حمل و نقل و ارتباطات، رشد تجارت جهانی قابل تصور و عملی نبود. از این رو توسعه امور زیربنایی و ارتباطات و شبکه حمل و نقل ایمن و مطمئن از مهمترین وظایف دولت‌ها برای ارایه تسهیلات ضروری به بازرگانان می‌باشد. حمل و نقل در سیستم بین‌المللی امروز از خدمات تجاری محسوب می‌شود که خود با به‌کارگیری تجهیزات گوناگون (هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی - بلداری) و نیروی انسانی متخصص، تجارت سودمندی نیز می‌باشد.

هزینه‌های حمل و نقل تا ۳۰ درصد قیمت تمام‌شده کالاها را تشکیل می‌دهد و نقش مهمی در رقابت‌پذیری تجارت محصولات (کالاهای اولیه و مواد خام، کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای) دارد.

با توجه به اهمیت حمل و نقل به ویژه حمل و نقل دریایی که ارزان‌ترین شیوه برای ارسال محموله‌های بزرگ تجاری می‌باشد و قادر است مسافت‌های طولانی بین قاره‌ها را طی کند، ایجاد شبکه حمل و نقل دریایی مناسب و کارآمد در بسیاری از کشورهایی که خواهان سهم بیشتر در تجارت جهانی هستند، به صورت یک هدف راهبردی تلقی می‌شود.

در ایران نیز شبکه حمل و نقل دریایی شامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، کشتیرانی والفجر ۸، کشتیرانی دریای خزر و شرکت کشتیرانی ایران و هند، تشکیل گردیده و در سال‌های اخیر توسعه یافته است.

نظر به اهمیت موضوع حمل و نقل در تجارت خارجی، در این مقاله به بررسی عملکرد شبکه حمل و نقل دریایی ایران می‌پردازیم.

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۸۹ فروند کشتی باربری به ظرفیت ۲ میلیون و ۸۶۶ هزار و ۲۸۶ تن در سال ۱۳۷۹ موفق شد با انجام ۴۲۰ سفر در مجموع بیش از ۱۳/۲ میلیون	تن از کالاهای وارداتی کشور و در ۴۸ سفر دریایی بیش از ۲/۳ میلیون تن کالاهای صادراتی ایران و از طریق ۴۱ سفر بیش از ۲ میلیون تن کالای بین‌المللی را بارگیری کند.	میزان کالاهای بارگیری شده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۹ در مجموع با انجام ۵۰۹ سفر، بیش از ۱۷/۵ میلیون تن کالا را دربرگرفت که نسبت به سال ۱۳۷۸ حدود ۱۱/۵ درصد افزایش یافت.
--	---	--

بر اساس گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران میزان کالاهای وارداتی و صادراتی تخلیه شده در سال گذشته از محل انجام ۴۵۷ سفر به بیش از ۱۵ میلیون تن رسید که نسبت به سال ۱۳۷۸ حدود ۶/۵ درصد رشد داشت. در این سفرها، ۳۹۱ سفر توسط کشتی‌های این شرکت انجام شد که میزان کالای وارداتی و صادراتی تخلیه شده از این سفرها به بیش از ۱۲ میلیون تن رسید. در همین حال از طریق انجام ۶۶ سفر توسط کشتی‌های استیجاری این شرکت بیش از ۳ میلیون تن کالاهای وارداتی و صادراتی کشور تخلیه شد.

ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شامل ۴۳ فروند کشتی فله‌بر خشک به ظرفیت بیش از ۱/۸ میلیون تن، ۳ فروند کشتی روغن‌بر با ظرفیت ۱۱۹۷۱۸ تن، ۲۱ فروند کشتی کالای عمومی (جنرال کارگو) با ظرفیت ۳۵۹۳۷۱ تن، ۱۷ فروند کشتی چندمنظوره به ظرفیت کل ۳۸۵۴۴۰ تن، ۴ فروند کشتی کانتینربر با ظرفیت ۱۶۸۹۶۰ تن و یک فروند کشتی یخچالی به ظرفیت ۱۲۴۷۵ تن در پایان سال ۱۳۷۹ گزارش شده است.

اما آمار عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های تابعه آن در خصوص کالاهای وارداتی و صادراتی بارگیری شده نشان می‌دهد که در سال ۱۳۷۹،

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ۱۵۵۳۰ هزار تن و شرکت‌های تابعه ۱۰۱۸ هزار تن از این محموله‌ها را بارگیری کرده‌اند که نسبت به سال ۱۳۷۸ که ارقام مذکور به ترتیب ۱۴۶۴۵ و ۹۵۳ هزار تن ثبت شده است، افزایش نشان می‌دهد. توسعه فعالیت در این زمینه در قیاس با سال ۱۳۷۷ درخور توجه است، زیرا در این سال کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ۹۰۷۵ هزار تن و شرکت‌های تابعه ۹۱۲ هزار تن کالاهای وارداتی و صادراتی را بارگیری کردند.

در خصوص کالاهای صادراتی بارگیری شده نیز عملکرد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۹ به بیش از ۲/۳ میلیون تن رسید که نسبت به رقم ۲ میلیون تن سال ۱۳۷۸ و نیز ۶۵۴/۶ هزار تن سال ۱۳۷۷ رشد درخور توجهی را نشان می‌دهد. شرکت‌های تابعه نیز در سال ۱۳۷۹ بیش از ۱۶۹ هزار تن از کالاهای صادراتی کشور را بارگیری کردند که نسبت به عملکرد سال ۱۳۷۸ که ۱۷۲/۲ هزار تن بود، کاهش داشت، اما از عملکرد سال ۱۳۷۷ که معادل ۱۴۶/۸ هزار تن بود، بیشتر است.

با وجود رشد ۲۵/۹ درصدی میزان بارگیری کالاهای صادراتی توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۳۷۹ نسبت به سال ماقبل، بررسی کالاهای حمل شده نشان می‌دهد که آهن‌آلات با

وزن ۷۱۲۱۸۷ تن، کلینکر با وزن ۳۳۶۲۷۲ تن، گوگرد به وزن ۲۷۱۷۹۶ تن، سیمان به وزن ۲۷۱۷۹۶ تن، کانتیره مس و مس به وزن ۱۵۳ هزار تن و کالاهای متفرقه به وزن ۱۰۴۶۲۴ تن مهمترین کالاهای صادراتی ایران بوده که توسط کشتیرانی بارگیری شده و به مقصد رسیده است.

محموله‌های آهن‌آلات به کشورهای یونان، تایلند، ایتالیا، اسپانیا، پرتغال، آرژانتین، بلژیک، فرانسه، هند، اندونزی، مصر، ترکیه، انگلستان، چین و آفریقای جنوبی بارگیری و ارسال شده است. محموله‌های گوگرد صادراتی ایران به تانزانیا و چین، کلینکر به قطر، پرتغال و کنگو، سیمان به مصر، عربستان، یمن، کامرون، کویت، سومالی، هلند و سودان، کانتیره مس و مس به چین، آرژانتین و یونان و کالاهای متفرقه به مقصد کره جنوبی، هنگ‌کنگ، سنگاپور، چین، کره جنوبی، انگلیس، لیبی و یونان بارگیری و حمل شده است.

به عبارت دیگر کشتیرانی جمهوری اسلامی کار ارسال محموله‌های صادراتی به بنادر اروپایی، شرق آسیا، آمریکای جنوبی و شمال آفریقا را در سال گذشته به خوبی انجام داده است و صادرکنندگان کالاها از خدمات این شرکت راضی بوده‌اند. هر چند که سهم کشتیرانی در مجموع بارگیری،

حمل و تخلیه مجموع کالاهای صادراتی و وارداتی ایران در حد قابل قبول نمی‌باشد و به‌ویژه در زمینه واردات، تقریباً نیمی از محموله‌های وارداتی از طریق بنادر با بهره‌گیری از خطوط کشتیرانی خارجی صورت می‌گیرد. این امر سبب می‌شود که بخشی از هزینه‌های حمل و نقل به جیب شرکت‌های حمل و نقل دریایی بین‌المللی سرازیر شود. به عقیده کارشناسان، گترش ناوگان حمل و نقل کشتیرانی جمهوری اسلامی اگرچه نیازمند سرمایه‌گذاری وسیعی است، لیکن صرفه‌جویی‌های کلانی از بابت هزینه کرایه حمل و نقل به دنبال خواهد داشت.

در گزارش عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در زمینه تأمین سوخت کشتی‌ها، فعالیت درخور توجهی مشاهده می‌شود. قیمت هر تن سوخت تحویلی به کشتی‌ها تأمین شده از منابع خارجی برای سوخت سنگین ۱۵۳ دلار، دیزل ۲۶۲ دلار و گازوییل ۲۹۴ دلار و هزینه تأمین شده آنها از منابع داخلی برای هر تن سوخت سنگین ۱۲۳۵ هزار ریال و گازوییل ۲۰۲۹ هزار ریال در سال ۱۳۷۹ بود.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال گذشته برای ۸۴۴ فروند کشتی از منابع داخلی و برای ۴۲۶ فروند کشتی از منابع خارجی (در مجموع برای ۱۲۷۰ فروند کشتی) سوخت تهیه و ارایه کرد. میزان

سوخت سنگین تحویلی به کشتی و از منابع داخلی ۳۱۷۷۷۵ تن به ارزش ۳۹۲/۲ میلیارد ریال و گازوییل به میزان ۴۳۶۰۸ تن به ارزش حدود ۸۸/۵ میلیارد ریال گزارش شد. اما میزان تحویل سوخت سنگین به ۴۲۶ فروند کشتی که از منابع خارجی تأمین شده است، به بیش از ۱۳۷/۸ هزار تن به ارزش ۲۱/۱ میلیون دلار، سوخت دیزل به وزن ۳۷۸ تن به ارزش ۹۹ هزار دلار و گازوییل به وزن ۲۳/۵ هزار تن به ارزش ۶۹۱۷ هزار دلار گزارش شده است.

در این گزارش در زمینه تهیه و ارایه سوخت به کشتی‌ها از منابع داخلی و خارجی آمده است: با توجه به هزینه‌های جانبی جمع کل هزینه برای تأمین سوخت ۱۲۷۰ فروند کشتی از منابع داخلی به بیش از ۴۸۷ میلیارد ریال و از منابع خارجی به ۲۸۲۶۲ هزار دلار بالغ شد.

در حمل و نقل دریایی، رساندن به موقع محموله‌ها به مقصد بسیار مهم است. در همین حال سرعت عملیات بارگیری و نیز تخلیه نقش مؤثری در تعیین هزینه‌های بندری دارد. کشتی‌هایی که دیرتر به مقصد می‌رسند و یا عملیات تخلیه آنها به سرعت انجام نمی‌شود و می‌بایست جریمه دیرکرد پرداخت کنند (دموراز). کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در سال ۱۳۷۹ در مجموع بیش از ۵/۴ میلیون دلار هزینه جریمه دیرکرد داشت که علل آن درخور

توجه است. بیش از ۱/۴ میلیون دلار از این جریمه بابت تأخیر در گشایش اعتبار ۲۶/۵ درصد کل جریمه دیرکرد، بالغ بر ۲/۷ میلیون دلار از جریمه مذکور بابت تأخیر در بنادر بارگیری (۵۰/۳ درصد کل جریمه دیرکرد)، ۱۴۲ هزار دلار بابت معطلی در لنگرگاه (تخلیه به میزان ۲/۷ درصد کل جریمه دیرکرد) و بیش از ۱/۱ میلیون دلار از جریمه‌های یاد شده بابت تأخیر در تخلیه کشتی (۵/۰ درصد کل جریمه) بوده است.

در همین حال موضوع تأخیر در بنادر بارگیری، تأخیر در گشایش اعتبار و تأخیر در تخلیه کشتی که در مجموع ۹۷/۳ درصد جریمه‌های دیرکرد را سبب می‌شود، اهمیت بسزایی دارد که نباید از دید برنامه‌ریزان و مسؤولان امر پنهان بماند.

البته کشتیرانی جمهوری اسلامی در آمار عملکرد خود در سال ۱۳۷۹ به موضوع پاداش زودکرد (دیسپاچ) نیز اشاره دارد که در این راستا ۵۱۷۶۹۱۰ دلار پاداش کسب کرده است. در واقع ۶۳/۱ درصد یا ۳۲۶۸۴۰۰ دلار از پاداش زودکرد ناشی از تسریع در تخلیه کشتی و ۳۷/۹ درصد یا ۱۹۰۵۸۱۰ دلار ناشی از تسریع در بنادر بارگیری بوده است.

آنچه مسلم است، نوسازی و تجهیز و توسعه ناوگان حمل و نقل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از

ایجاد گوناگون حایز اهمیت است. اول آنکه با توجه به حمل سالانه بیش از ۳۰ میلیون تن کالای غیرنفتی صادراتی و وارداتی کشور که هزینه‌های کرایه سنگینی را به اقتصاد ملی تحمیل می‌کند، سرمایه‌گذاری برای تجهیز و توسعه ناوگان به‌ویژه کشتی‌های کانتینری و یخچالی، به نفع اقتصاد کشور خواهد بود و ضمن صرفه‌جویی ارزی، درآمدهای ارزی بیشتری را نیز از بابت حمل و نقل کالاهای بین‌المللی ایجاد خواهد کرد. دوم آنکه با توجه به موقعیت راهبردی جغرافیایی ایران و حمل‌ونقل عبوری (ترانزیت)، توسعه ناوگان درآمدهای ارزی قابل‌توجهی را نصیب اقتصاد کشور و موقعیت ایران را برای گسترش ترانزیت کالا از خاک کشور در بعد جهانی و منطقه‌ای تقویت خواهد کرد. سوم آنکه، دسترسی داشتن به ناوگان مجهز حمل و نقل دریایی ملی، توانایی کشور در رویارویی با بحران‌های گوناگون را بهبود می‌بخشد و در شرایط استثنایی تأمین نیازهای وارداتی و ارسال به‌موقع محموله‌های صادراتی جهت پاسخگویی به تعهدات صادرکنندگان در تقابل مشتریان خارجی را تسهیل می‌نماید. کارشناسان عقیده دارند، توسعه و تجهیز ناوگان حمل و نقل دریایی کشور به رشد تجارت خارجی و سهم‌خواهی بیشتر در تجارت جهانی کمک مؤثری خواهد داشت و با

توجه به پرداخت هزینه‌های ریالی (برای حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی) به‌ویژه بنیه رقابت صادرکنندگان را در بازارهای فرامرزی بهبود می‌دهد. در همین حال به افزایش نقش و سهم ایران در ترانزیت (عبور) کالاها در درون و بیرون منطقه کمک بسزایی خواهد داشت. کارشناسان عقیده دارند که ظرفیت‌های درخور توجهی در بنادر جنوبی کشور (در حاشیه دریای عمان و خلیج فارس) تعبیه شده که می‌تواند با افزایش ترانزیت کالا از ایران، مورد بهره‌برداری و سوددهی بیشتر قرار گیرد، مشروط بر آنکه خدمات بندری متناسب با تجهیز و توسعه ناوگان حمل و نقل دریایی، گسترش پیدا کند. تلتبار شدن کانتینرها در چند بندرگاه عمده جنوبی در ماه‌هایی از سال نه‌تنها مشکلات فزاینده‌ای را برای بهره‌برداری از ظرفیت اسمی تجهیزات بندری کشور به‌وجود می‌آورد، بلکه معطلی‌ها باعث پرداخت جرایم سنگین و خلف وعده در مقابل مشتریان (به‌ویژه مشتریان خارجی که کالاهایشان از خاک ایران عبور می‌کنند) خواهد شد و به موقعیت راهبردی کشور در خصوص عبور (ترانزیت) کالا لطمه می‌زند. از این رو ضرورت دارد که خدمات پشتیبانی در بنادر توسعه یابد، به‌ویژه آنکه ظرفیت‌سازی‌های مناسبی نیز در

مناطق حراست شده گمرکی (نظیر سیرجان) برای ذخیره و انبارسازی کالاها ایجاد شده که می‌تواند مورد بهره‌برداری قرار گیرد و از انباشت کانتینرها در محوطه‌های بندری بکاهد.

کشتیرانی والفجر ۸

شرکت کشتیرانی والفجر ۸ در زمینه حمل و نقل بار و مسافر فعالیت می‌کند. در سال گذشته عملکرد شرکت در خصوص سفرهای خارجی شامل ۷۰۶/۵ سفر (رفت و برگشت) بوده که طی آن ۳۴۶۴۹۶ تن کالا، ۳۰۳۳۴ کانتینر، ۲۴۶۱ دستگاه خودرو و ۹۷۶۳۵ مسافر جابه‌جا شده‌اند.

عملکرد حمل کالا در سال ۱۳۷۹ نسبت به سال ماقبل ۴/۴ درصد، تعداد کانتینرهای حمل شده ۹۰/۷ درصد و تعداد خودروهای جابه‌جا شده ۱۴/۷ درصد افزایش یافت، اما شمار مسافران ۸/۴ درصد کاهش داشت.

در همین سال با انجام سفرهای خارجی به تعداد ۱۶۵۳/۵ سفر (رفت و برگشت) حدود ۲۰۶/۵ هزار تن کالا، ۸۵۳ کانتینر، ۸۱۴۸ دستگاه خودرو و نزدیک به ۴۴۷ هزار مسافر جابه‌جا شدند. آمار عملکرد سال ۱۳۷۹ نسبت به سال ماقبل آن از نظر کالای حمل شده ۱۲/۷ درصد، تعداد کانتینر بیش از ۱۷ برابر و تعداد خودرو ۴/۴ درصد افزایش داشت، اما آمار مسافران ۸/۵ درصد کمتر بود.

تعداد ۱۰۵۰ دستگاه خودروی متعلق به کشورهای آسیای میانه و ۳۱۵ دستگاه خودروی متعلق به افغانستان در سال گذشته توسط شرکت کشتیرانی والفجر ۸ به بنادر ایران جهت عبور (ترانزیت) وارد شد.

کشتیرانی ایران و هند

شرکت کشتیرانی ایران و هند با انجام ۲۶ سفر در سال ۱۳۷۹ در مجموع ۶۷۳۱۸ تن کالای وارداتی را بارگیری و حمل کرد که نسبت به سال ۱۳۷۸ حدود ۴۸/۶ درصد کمتر بود. با انجام یک سفر برای بارگیری و حمل کالاهای صادراتی، این شرکت ۲۹۳۱ تن کالا را جابه‌جا کرد. در همین حال ۱۹ سفر برای تخلیه کالا به میزان ۷۷۶۰۹ تن انجام داد که نسبت به سال ۱۳۷۸ فعالیت آن ۳۵/۲ درصد کمتر شد. این شرکت ۸۲۰۲۳۲ تن کرایه محموله حمل بین‌المللی در سال گذشته داشت که عملکرد آن در این بخش ۴/۴ درصد افزایش داشت.

کشتیرانی دریای خزر

شرکت کشتیرانی دریای خزر در سال گذشته با انجام ۱۹۷ سفر با استفاده از کشتی‌های خودی و استیجاری در مجموع ۶۴۶۵۲۳ تن کالا (شامل ۶۲۴۶۹۶ تن کالای وارداتی و ۲۱۸۲۷ تن کالای صادراتی) را جابه‌جا کرد. در همین

حال کشتی‌های «ترمپ» روسی با انجام ۳۰۴ سفر به بندر انزلی ۷۸۹۵۱۱ تن کالا و با انجام ۱۹۸ سفر به بنادر نوشهر و نکا ۶۲۸۸۵۴ تن کالا را جابه‌جا نمودند. فعالیت کشتیرانی دریای خزر با استفاده از کشتی‌های خودی و استیجاری در سال گذشته نسبت به سال ۱۳۷۸ از جهت حمل کالاهای وارداتی ۴۹ درصد رشد و حمل و نقل کالاهای صادراتی ۶۲/۷ درصد کاهش و در مجموع ۳۵/۳ درصد افزایش داشت. میزان حمل کالا به بندر انزلی توسط کشتی‌های «ترمپ» روسی در همین مدت ۸۵ درصد رشد، اما به بنادر نوشهر و نکا ۱۳/۸ درصد کاهش داشت.

عملکرد شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران

آمار عملکرد شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران در زمینه محموله‌های تخلیه شده از کشتی‌ها در سال ۱۳۷۹ نشان می‌دهد که در مجموع ۱۲۳۲۸ هزار تن کالا از کشتی‌های متعلق به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی ایران و هند در بنادر امام، چابهار و بندرعباس از ۵۶۱ فروند کشتی تخلیه شده است که ۹۹۹۷ هزار تن آن کالاهای فله و ۲۳۳۰ هزار تن کالاهای عمومی بوده است.

بندرعباس با پذیرش ۳۱۲ فروند کشتی، تخلیه ۵۹۴۲ هزار تن کالا

(شامل ۴۳۲۹ هزار تن کالای فله و ۱۶۱۳ هزار تن کالای عمومی) از نظر تعداد کشتی‌ها رتبه اول، بندر امام با پذیرش ۲۳۰ فروند کشتی و تخلیه ۵۹۷۶ هزار تن کالا (شامل ۵۲۶۸ هزار تن کالای فله و ۷۰۷ هزار تن کالای عمومی) از جهت میزان تناژ تخلیه رتبه اول را داشته است. در همین حال ۱۹ فروند کشتی با ۴۱۰ هزار تن بار در بندر چابهار تخلیه شد که ۴۰۰ هزار تن آن کالاهای فله و ۱۰ هزار تن کالای عمومی بود.

از جهت بارگیری کالاهای صادراتی، آمار عملکرد شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران نشان می‌دهد که از مجموع ۲۱۴۴۲۹۶ تن کالای صادراتی بارگیری شده در بنادر کشور ۱۰۹۰۷۳۷ تن از بندر بندرعباس و ۱۰۵۳۵۵۹ تن از بندر امام بارگیری شده است.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ۱۰۳۱۱۳۷ تن کالای صادراتی را از بندرعباس و ۱۰۵۳۵۵۹ تن کالای صادراتی کشور را از بندر امام بارگیری کرد و در مجموع ۲۰۸۴۶۹۶ تن کالای صادراتی را بارگیری و حمل نمود. کشتیرانی ایران و هند ۱۱۰۴۶ تن کالای صادراتی ایران را از بندرعباس و کشتیرانی اکو ۴۸۵۵۴ تن کالای صادراتی کشور را از همین بندر بارگیری و حمل نمودند.