

# سهم ایران در حمل و نقل دریایی جهان ناچیز است

اشاره:

حمل و نقل دریایی کالاها نقش کلیدی در تجارت خارجی به ویژه فرآورهای جهان دارد. کشورهای که به آبراه‌های بین‌المللی دسترسی دارند، به طور بالقوه از مزیت نسبی برای تجارت و ترانزیت کالا برخوردار هستند که بهره‌جویی از این مزیت مستلزم در اختیار داشتن ناوگان دریایی مناسب، مطمئن و منظم، تجهیزات بندری پیشرفته و حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) سریع و منظم است.

اگر سرمایه‌گذاری مناسب برای تأمین سیستم حمل و نقل چندوجهی در اختیار باشد، تنش‌های سیاسی مانع از جریان کالا از بنادر به مقصد نشود، حمل و نقل دریایی برای گسترش تجارت خارجی و ترانزیت (عبور) کالا مورد استفاده قرار خواهد گرفت و نه تنها به تسریع رشد اقتصاد ملی و منطقه‌ای کمک بسزایی خواهد داشت، بلکه درآمدهای ارزی و اشتغال درخور توجهی را برای نیروی انسانی با مهارت‌های گوناگون فراهم می‌سازد.

در دو دهه اخیر حمل و نقل دریایی کالا رونق درخور توجهی داشته است. همزمان با جابه‌جایی، حمل و نقل کانتینری بر روی دریا، جاده‌ها و خطوط ریلی جایگاه خود را گشوده و بخش اعظم بار مورد انتقال در شبکه را به خود اختصاص داده است.

جمهوری اسلامی ایران با دسترسی داشتن به دریای خزر و کشورهای ساحلی آن و نیز در جلوب به خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند، به طور بالقوه از مزیت نسبی برای توسعه صنعت حمل و نقل چندوجهی برخوردار است. اما با وجود گسترش ناوگان خود، هنوز سهم شایسته‌ای در حمل و نقل دریایی جهان و نقل و انتقالات بار در سطح بین‌المللی ندارد.

در این مقاله به بررسی موقعیت حمل و نقل دریایی بار و سهم ایران در جابه‌جایی کالاها در بازار جهانی می‌پردازیم.

حمل سالانه بیش از ۵ میلیارد تن کالا از طریق ناوگان دریایی، حجم بزرگ بازار سیستم حمل و نقل دریایی را نشان می‌دهد. بنابراین کشورهای برخوردار از مزیت نسبی جابه‌جایی دریایی بار با تأمین زیرساخت‌های لازم (تجهیزات بندری پیشرفته، خطوط کشتیرانی مناسب، خدمات بیمه‌ای باربری

در همین دوره زمانی، میزان جابه‌جایی بارهای کانتینری جهان با استفاده از ناوگان دریایی از حدود ۲۸ میلیون تی.ای.یو (TEU) به ۲۰۹ میلیارد تی.ای.یو افزایش یافته که نشانگر رشد سریع جابه‌جایی بارهای کانتینری است و در مقابل سهم بار فله‌ای در جابه‌جایی‌ها به سرعت تنزل یافته است.

آخرین اطلاعات منتشر شده در سطح بین‌المللی، حاکی از آن است که در بیش از دو دهه گذشته میزان جابه‌جایی بار در سطح جهان از طریق ناوگان دریایی حدود دو برابر شده و از ۳ میلیارد تن در سال ۱۹۸۰ به ۵/۲ میلیارد تن در سال ۲۰۰۰ میلادی رسیده است.

دریایی، اتصال حمل و نقل دریایی به شبکه ریلی یا جاده‌ای سریع، مطمئن و منظم، خدمات منظم بارگیری و تخلیه و... می‌تواند سهم بیشتری از کالاهای انتقالی را به عهده بگیرند و درآمد ارزی و اشتغال مناسبی را به وجود آورند.

در همین حال هر اندازه که زیرساخت‌ها متناسب با حجم کالاهای عبوری توسعه پیدا می‌کند و امنیت و نظم جابه‌جایی کالاها برقرار می‌گردد، خطوط کشتیرانی باری نیز می‌تواند حجم بیشتری از جابه‌جایی‌های بار را به عهده بگیرند و مسیر توسعه و درآمدزایی خود را تداوم بخشند.

ایران نه تنها خود اقتصاد به نسبت بزرگی در منطقه خاورمیانه دارد، بلکه همسایگی آن با کشورهایمانند افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان، ترکیه و... و قرار گرفتن در راهگذر شمال جنوب و نیز شرق غرب، جایگاه ویژه‌ای را در حمل و نقل منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دارد. بهره‌برداری از این موقعیت جغرافیایی ارزشمند، نیازمند سرمایه‌گذاری مناسب برای تجهیز شبکه حمل و نقل چندوجهی و اطمینان‌بخشی به صاحبان کالا است.

سرمایه‌گذاری‌های انجام شده برای ایجاد زیرساخت‌های مناسب حمل و نقل چندوجهی در سال‌های پس از خاتمه جنگ تحمیلی افزایش یافته و ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی، بنادر و تجهیزات آن، شبکه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای به لحاظ کمی و کیفی، تا حدودی توسعه یافته، اما هنوز برای دست یافتن به سهم مناسب در جابه‌جایی کالاها در سطح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نیازمند گسترش کمی و کیفی است.

بر اساس آمار منتشر شده از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی، در سال گذشته حدود ۷۵/۴ میلیون تن کالا در بنادر بازرگانی ایران جابه‌جا شد. میزان تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در سال گذشته با ۳/۴۸ درصد رشد نسبت به سال ۱۳۷۹ به ۳۹ میلیون و ۱۶۴ هزار تن و کالاهای نفتی با ۱/۲۹ درصد کاهش به ۳۶ میلیون و ۲۰۳ هزار تن بالغ شد.

نکته درخور توجه آن است که بیشترین رشد عملیاتی بنادر کشور به جابه‌جایی کالاهای کانتینری اختصاص داشت، به طوری که حجم عملیات در سال گذشته با حدود ۴۱ درصد افزایش به ۶۱۶۵۹۶ تنی.ای.یو رسید. در همین حال میزان جابه‌جایی کالاهای صادراتی غیرنفتی ایران در این مدت با ۶/۶ درصد افزایش به ۹ میلیون و ۶۴۸ هزار تن رسید.

این گزارش حاکی است، فعالیت سازمان بنادر و کشتیرانی در زمینه عبور کالا (ترانزیت) در سال گذشته از بنادر شمالی و جنوبی کشور به مبادی مختلف با ۱۰ درصد افزایش به یک میلیون و ۲۶۷ تن بالغ شد.

با وجود آنکه ایران از لحاظ ظرفیت ناوگان کشتیرانی در منطقه خاورمیانه رتبه اول و در سطح جهان رتبه بیست و سوم را دارد و در حال حاضر ۸۰ درصد کالاهای صادراتی و وارداتی خود را با استفاده از ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران جابه‌جا می‌کند، اما سهم بسزایی در بازار بزرگ حمل و نقل دریایی ندارد.

بنابر گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، این شرکت با در اختیار داشتن ۱۲۰ فروند کشتی پاربری، اکنون

ظرفیت جابه‌جایی ۳/۲ میلیون تن بار در سال را دارد که این ظرفیت در قیاس با حجم جابه‌جایی بارهای دریایی در سال ۲۰۰۰ (بالغ بر ۵/۲ میلیاردتن)، سهم ۰/۰۶ درصدی ایران در بازار جهانی حمل و نقل دریایی را نشان می‌دهد، این سهم تقریباً نزدیک به صفر است و چنانچه بخواهد تا سطح یک درصد (متناسب با سهم جمعیتی ایران در جهان) افزایش یابد، می‌بایست ظرفیت جابه‌جایی به ۵۳ میلیون تن در سال برسد، یعنی بیش از ۱۶ برابر میزان کنونی شود.

با وجود آنکه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بیش از ۳۵ سال سابقه فعالیت خود هرگز ضرورت ظرفیت‌سازی ناوگان را فراموش نکرده، اما منابع لازم برای توسعه کمی و کیفی ناوگان کشتیرانی باری درحد موردنیاز تأمین نشده است.

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ابتدای فعالیت خود با ۲ فروند کشتی ظرفیت جابه‌جایی ۲۵۰۰ تن کالا را داشت، اما امروزه با در اختیار داشتن ۱۲۰ فروند کشتی، توان جابه‌جایی ۳/۲ میلیون تن بار را دارد. اما این ناوگان نیازمند نوسازی و تجدید حیات است تا بتواند از فرصت‌های تجاری برای رشد فعالیت، درآمدزایی، ایجاد اشتغال و کمک به توسعه اقتصادی کشور بهره‌برداری کند. حدود ۴۰ درصد ظرفیت کل کشتی‌های در اختیار شرکت عمر طولانی دارند که فعالیت آنها در خطوط بین‌المللی با مشکل روبه‌رو است. حدود ۳۰ فروند از آنها عمری بیش از ۲۰ سال دارند و برای فعالیت در عرصه‌هایی که هر روز با فناوری‌های نو مواجه می‌باشند، مناسب نیست. میانگین عمر ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی

ایران، اکنون ۱۷ سال است، در حالی که این میانگین در سطح جهانی ۱۴ سال است و در سطح کشورهای پیشرفته حدود ۹ سال است. کاهش میانگین عمر ناوگان نیازمند از رده خسارج کردن کشتی‌های فرسوده و قدیمی، ساخت یا خریداری کشتی‌های نو با سرمایه‌گذاری مناسب است. با وجود آنکه در سال‌های اخیر اخباری از خرید کشتی‌های نو برای ناوگان کشتیرانی منتشر شده، اما متوسط عمر کشتی‌ها نشان می‌دهد که هنوز به سرمایه‌گذاری‌های بیشتری نیاز است. به ویژه آنکه درصدد باقیم سهم مناسبی از حمل و نقل دریایی جهان به دست آوریم. برای تأمین این سرمایه‌گذاری رفع موانع قانونی، حمایت دولت از ساماندهی شرکت‌ها (از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) ارایه امکانات، فرصت‌ها و تشویق‌های مؤثر برای تقویت بنیه مالی جهت تجدید ساختار ظرفیت حمل و نقل و... الزامی است.

در همین حال، مدیریت کشتیرانی با بهره‌جویی از امکانات و حمایت‌های قانونی باید پیوسته متوجه کاهش عمر ناوگان و ظرفیت‌سازی جدید باشد تا با پیشرفت‌های سریع کنونی در سطح حمل و نقل بین‌المللی دریایی، از قافله عقب نماند و در ضمن بتواند از فناوری‌های نوین در عرصه کشتیرانی و ظهور نسل جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما استفاده کند.

به عقیده مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، برای حضور در عرصه پرقابلیت حمل و نقل دریایی جهان، باید درون‌گرایی را کنار گذاشت و به بهبود و توسعه کیفیت خدمات اندیشید و آن را رمز بقا تلقی کرد.

مهندس علی افخمی با اشاره به ارایه سفارش ساخت شش فروند کشتی

کانتینربر با سرمایه‌گذاری ۱۸۸/۵ میلیون دلار به مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران، می‌گوید: ما همیشه نمی‌توانیم منتظر شویم تا صنایع داخلی برای ما کشتی بسازد. این عمل امکان‌پذیر نیست. بسیاری از کشتیرانی‌های اروپایی سفارش ساخت کشتی به کشورشان نمی‌دهند، بلکه در بازار رقابتی جهان وارد می‌شوند و مناسب‌ترین کشور سازنده را انتخاب می‌کنند.

وی با اشاره به جنگ قیمت‌هایی که در نرخ‌های حمل به وجود آمد که موجب شد قیمت ساخت کشتی‌ها در بازار جهانی به شدت کاهش پیدا کند، می‌گوید: حالا بهترین موقع خرید کشتی است. اگر کسی بخواهد سرمایه‌گذاری کند، حالا بهترین زمان است، زیرا رکود اقتصاد جهانی پایدار نخواهد بود و کشتیرانی نیز متأثر از روند اقتصاد جهانی است.

وی می‌افزاید: سرمایه‌گذاری بسیاری در بیست سال گذشته در کشتی‌سازی صورت گرفته، ولی نتیجه نداده است.

افخمی توصیه می‌کند که صنعت کشتی‌سازی داخلی، قابلیت‌های خود را برای ساخت ظرفیت‌های خاص اختصاص و افزایش دهد تا بتواند قدرت طراحی پیدا کند. در صورت دستیابی به قدرت طراحی، تنوع ساخت را نیز تجربه خواهد کرد. اگر ساخت کشتی‌های کانتینربر در دستور کار قرار گیرد، توفیق بیشتری کسب خواهد شد، به جای آنکه همه نوع کشتی (پاناماکس، جنرال کارگو، نفتکش و...) ساخته شود.

وی با اشاره به زمان ساخت و تحویل یک فروند کشتی در خارج که حدود ۱۱ ماه است، می‌گوید: در ایران

برای تحویل گرفتن یک فروند شناور باید بیش از ۲ سال انتظار کشید و کشتیرانی جمهوری اسلامی نمی‌تواند آنقدر منتظر بماند.

افخمی در عین حال به شرکت‌های کشتی‌ساز توصیه می‌کند که نگاهشان فقط به بازار داخلی نباشد. اگر برون‌گرا باشند، امکان موفقیت بیشتری دارند و این روند کمک می‌کند که با استانداردهای جهانی، الزامات بازار جهانی و قواعد بازی هماهنگ شوند. یکی از دلایل اجرای راهبرد ارتباط بین‌المللی، یادگیری کیفیت خدمات است.

وی عقیده دارد که هنوز نگاه حرفه‌ای در ایران وجود ندارد. خصوصی‌سازی جدی گرفته نشده است. در کشتیرانی نیز این موضوع به دلیل متأثر بودن از اقتصاد کلان کشور، صادق است. اگر در کشور خصوصی‌سازی به عنوان فرآیند جدی تلقی نشود، نمی‌توانیم از فرصت‌ها بهره‌مند شویم. کشتیرانی در ۱/۵ سال گذشته غیردولتی شد، اما هنوز خصوصی نشده است.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به واگذاری سهام شرکت‌های وابسته به کشتیرانی در بازار بورس تهران اشاره دارد و می‌گوید: بخش خصوصی زمانی حضور فعال در یک شرکت دارد که درصد سهام قابل توجهی داشته باشد. کاری که تاکنون انجام شده را نفی نمی‌کنیم، در واقع بخشی از فرآیند خصوصی‌سازی انجام شده، ولی خصوصی‌سازی به صورت حرفه‌ای انجام نشده است.

وی می‌گوید: شبکه ارتباطی حمل و نقل دریایی تقویت شده، ارتباط راهگذر عبوری (کریدور ترانزیتی) از هند تا

در نهایت باید گفت، توسعه ظرفیت ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سالانه ۳/۲ میلیون تن در سال گذشته به ۴/۵ میلیون تن در سال جاری و سپس به ۷/۵ میلیون تن در ده سال آینده، نیازمند سرمایه‌گذاری‌های جدید است. این سرمایه‌گذاری‌ها می‌تواند با استفاده از منابع داخلی و تسهیلات اعتباری خارجی تأمین شود.

آنچه مسلم است، ایران برای افزایش سهم خود در حمل و نقل دریایی بار از مزیت‌های درخور توجه به ویژه موقعیت جغرافیایی و نیروی انسانی متخصص در سطح قابل قبولی برخوردار است، اما توسعه صنعت حمل و نقل دریایی می‌بایست در قالب یک برنامه جامع که حمل و نقل چندوجهی (ترکیبی) را مدنظر قرار داده و سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز را تأمین سازد، دیده شود. حمایت منطقی دولت از طریق کاهش مالیات‌ها، اعطای اعتبارات ارزی با نرخ سود قابل رقابت در عرصه بین‌الملل، تنش‌زدایی سیاسی در منطقه و بهبود روابط با کشورهای منطقه، توسعه همزمان خطوط ریلی و جاده‌ای و... نقش کلیدی در افزایش سهم ایران در حمل و نقل دریایی جهان و به ویژه منطقه خواهد داشت و راهگذر عبوری (کریدور ترانزیتی) شمال جنوب را عینیت خواهد بخشید.

بهره‌گیری از این موقعیت می‌تواند هزاران فرصت شغلی ایجاد کند و درآمد ارزی درخور توجهی را نصیب کشور نماید.

مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد: به دنبال توافق این شرکت و مسؤولان وزارت نفت، نرخ تحویل هر تن سوخت به کشتی‌های ناوگان دریایی ایران پنج دلار کاهش یافت.

حمید کشاورزی گفت: با اعمال این کاهش، نرخ تحویل سوخت «بارجینگ» (شناورهای سوخت‌رسان) ایرانی با نرخ‌های بین‌المللی یکسان شده است. این کاهش پس از ماه‌ها رایزنی مسؤولان کشتیرانی با مقام‌های ارشد وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران حاصل شد.

وی افزود: سال گذشته حدود ۶۰ میلیون دلار سوخت توسط شناورهای سوخت‌رسان در اختیار ناوگان دریایی کشور قرار گرفت.

وی پیش‌بینی کرد، با اعمال این کاهش قیمت، تمامی ناوگان دریایی کشور سوخت موردنیاز خود را از داخل تهیه کنند و در سال جاری این رقم به بیش از ۷۵ میلیون دلار افزایش یابد.

کشاورزی گفت: کاهش نرخ تحویل سوخت تا حدودی بر قدرت انعطاف ناوگان دریایی کشور در عرصه حمل و نقل بین‌المللی خواهد افزود و این گامی در راستای تحقق توسعه فعالیت‌های اقتصادی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود.

نکته درخور توجه دیگر آن است که با فارغ‌التحصیلی ۱۱۵ کارشناس دریانوردی و پیوستن آنها به ناوگان دریایی کشور در اواسط اردیبهشت ماه سال جاری، متخصصان ایرانی بیش از ۹۰ درصد امور راهبردی ناوگان کشتیرانی کشور را در اختیار گرفتند. این سهم پیش‌تر حدود ۸۶ درصد بود.

بندرعباس برقرار شده و از بندر انزلی و امیرآباد به سمت بنادر شمالی دریای خزر ارتباط برقرار است. اما مشکل اصلی در داخل کشور است و حمل کالاهای عبوری (ترانزیتی) از بندرعباس به بنادر شمالی مشکل دارد. در این میان بحث مقررات عبور کالا (ترانزیت) مهم است که باعث کند شدن کار می‌شود.

وی عقیده دارد که بنادر و راه‌های دسترسی در داخل کشور را باید همراه با توسعه ناوگان تجهیز کنیم تا راهگذر عبوری (کریدور ترانزیتی) شمال جنوب فعال شود و حمل و نقل ترکیبی را باید به عنوان پایه و اساس پیشرفت راهگذر تلقی نماییم.

وی خواستار حمایت معقول و منطبق با قواعد بازار بین‌المللی از سوی دولت است. افزونی با اشاره به اخذ مالیات ۶۷ درصدی از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می‌گوید: رقم ۶۷ درصدی مالیات یعنی مرگ توسعه و توقف نوسازی. در حالی که در اغلب کشورهای پیشرفته اروپایی رقم مالیات ۲۵ تا ۳۰ درصد و در هندوستان حداکثر ۴۸ درصد است.

وی می‌گوید: اخذ مالیات غیرمنطقی، قدرت سرمایه‌گذاری برای نوسازی ناوگان را کاهش می‌دهد و موجب می‌شود عمر ناوگان بالا برود و هزینه تعمیرات و سوخت افزایش یابد. بنابراین دولت می‌بایست با اتخاذ سیاست‌های حمایتی متداول در جهان از شرکت‌های کشتیرانی داخلی حمایت کند.

وی اعطای تسهیلات ارزی با نرخ سود رقابتی با بازار بین‌المللی را برای تقویت و توسعه ناوگان و شکل‌گیری شرکت‌های خصوصی مؤثر می‌داند.

اشاره به این نکته ضروری است که اوایل اردیبهشت ماه سال جاری،