

فرصت تجاری ترانزیت کالا از ایران نباید از دست برود

اشاره:

شبکه حمل و نقل دریایی نقش تعیین‌کننده‌ای در رشد تجارت بین‌المللی به‌ویژه تجارت میان قاره‌های مختلف جهان دارد. توسعه امکانات حمل و نقل دریایی، ایجاد تسهیلات مناسب بندری برای تخلیه و بارگیری کالا و... به‌منظور پذیرش کشتی‌های بزرگ چندصدهزار تنی از عمده‌ترین برنامه‌هایی است که کشورهای واقع در ساحل دریاها و اقیانوس‌ها دنبال می‌کنند. ایران اسلامی نیز در سال‌های پس از پیروزی انقلاب به‌شدت به توسعه بنادر و نیز امکانات و تجهیزات ناوگان دریایی روی آورد و برنامه‌های زیربنایی در این زمینه را به‌اجرا درآورد.

جنگ تحمیلی عراق علیه ایران و حملات نظامی دشمن به بنادر عمده کشور در سواحل خلیج فارس سبب شد که برنامه‌ریزان و سیاستگذاران اقتصاد ایران به ایجاد امکانات بندری مناسب در سواحل دریای عمان و خارج از ناحیه زیر

بمباران دشمن، اهتمام ورزند.

بافروپاشی شوروی سابق و تشکیل جمهوریهایی تازه استقلال یافته نیز بازار ترانزیت کالا از خاک ایران مورد توجه قرار گرفت. از آنجاکه ایران در شمال دریای خزر با چهار جمهوری ترکمنستان، آذربایجان، قزاقستان و روسیه فدراتیو همسایه می‌باشد، ایجاد امکانات و تسهیلات بندری مناسب در حاشیه این دریا برای گسترش مناسبات تجاری و ترانزیت کالا موردنظر قرار گرفت و توسعه بنادر انزلی و امیرآباد در دستور کار دولت می‌باشد. در این گزارش تگاهی داریم به ناوگان حمل و نقل دریایی و تجهیزات بندری کشور.

توسعه امکانات حمل و نقل دریایی

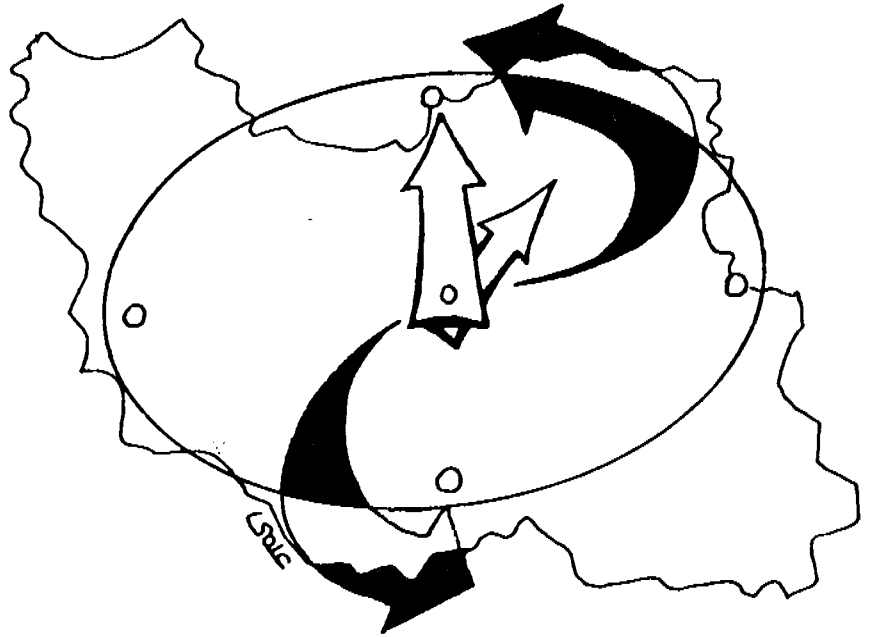
سیستم حمل و نقل گذشته از نقشی که در موفقیت یا ناکامی پروژه‌های صنعتی، کشاورزی، اجتماعی و فرهنگی دارد، خود نوعی خدمت است که ارزش افزوده ایجاد می‌کند.



علمی

حمل و نقل به عمل آورده که می‌بایست به روش بهینه مورد استفاده قرار گیرد و به تنوع درآمدهای ارزی و رشد این درآمدها کمک کند.

تجربه برخی از کشورها نظیر سنگاپور، یونان، ترکیه و... که سرمایه‌گذاری در ناوگان و شبکه حمل و نقل برای عبور کالاهای ترانزیتی و صدور خدمات را مورد توجه قرار داده‌اند و از محل این‌گونه سرمایه‌گذاری‌ها سالانه درآمدهای ارزی مناسبی کسب می‌کنند که حتی بخش بزرگی از بودجه سالانه دولت را نیز تأمین می‌کند، می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد.



بخش خدمات در اقتصاد ایران از اهمیت زیادی برخوردار است زیرا که بیش از ۵۰ درصد ارزش افزوده اقتصادی در ترکیب تولید ناخالص داخلی از این بخش تأمین می‌شود و در میان خدمات مختلف، حمل و نقل و ارتباطات اولویت فزاینده‌ای دارد.

سیستم حمل و نقل، گذشته از نقشی که در توزیع کالاها در داخل دارد، از بعد خارجی نیز به دو دلیل دارای اهمیت است. اول آنکه ایجاد امکانات بندری مناسب و ناوگان دریایی سریع و استفاده از مسیرها، پایانه‌ها و ناوگان حمل و نقل برای نقل و انتقال کالاهای صادراتی و وارداتی از بار هزینه ارزی در اقتصاد کشور می‌کاهد و نیز سبب می‌شود که شرایط مناسب‌تری برای حضور در بازارهای بین‌المللی انواع محصولات فراهم شود. از آن گذشته ناوگان حمل و نقل دریایی می‌تواند برای عبور کالاهای ترانزیتی مورد استفاده قرار گیرد و درآمد ارزی مناسبی از عرضه خدمات در بازار خارجی به دست آید.

○ ایجاد امکانات بندری مناسب برای تخلیه و بارگیری سریع کالا و توسعه ناوگان دریایی، بار هزینه ارزی اقتصاد ملی برای صادرات و واردات کالا را کاهش می‌دهد و عرضه خدمات حمل و نقل دریایی برای ترانزیت کالا به رشد درآمدهای ارزی کمک می‌کند و شرایط مناسب‌تری را برای حضور در بازارهای بین‌المللی فراهم می‌سازد.

با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه ایران در منطقه و قرار گرفتن در مسیر انتقال کالا میان آسیای مرکزی و دریاهای آزاد، توسعه شبکه حمل و نقل برای ارائه خدمات ترانزیت از فرصت‌های تجاری باارزشی است که برای اقتصاد ایران فراهم شده است و از دست دادن چنین فرصتی سبب می‌شود که تجارت منطقه راه‌های دیگری را جایگزین سازد.

با این حال ذکر این نکته و توجه به این امر ضروری است که ایران اسلامی در دوران سازندگی سرمایه‌گذاری‌های کلان و تلاش‌های وسیعی را برای توسعه بخش

○ موقعیت جغرافیایی ممتاز ایران و قرار گرفتن آن در مسیر مبادله کالا میان جمهوری‌های آسیای مرکزی و دریاهای آزاد، توسعه شبکه حمل و نقل و ارائه خدمات ترانزیتی از فرصت‌های تجاری باارزشی است که برای اقتصاد ایران فراهم شده و از دست دادن آن موجب خسران است.

باید توجه داشت که رقابت بالقوه و بالفعل میان کشورهای همسایه برای عرضه خدمات به بخش ترانزیت، فرصت و مهلت زمانی زیادی در اختیار جمهوری اسلامی قرار نمی‌دهد که در این مسیر با تأخیر یا تأنی حرکت کند.

توسعه حمل و نقل دریایی در سال‌های اخیر بیش از گذشته مورد توجه می‌باشد. سازمان بنادر و کشتیرانی با وظیفه اعمال حاکمیت دولت بر حدود ۲۷۰۰ کیلومتر سواحل کشور اداره بنادر بزرگ شهیدرجایی، شهیدباهنر، امام خمینی، بوشهر، آبادان، خرمشهر، شهیدبهبشتی، شهیدکلانتری، نوشهر و

انزلی را به عهده دارد.

این سازمان اداره امور بندری و دریایی ناوگان کشور، ایجاد و تکمیل تأسیسات بندری و دریایی و بازرگانی و بهره‌برداری از آنها، امور تخلیه و بارگیری و حمل و نقل کالا، اداره شبکه‌های مخابراتی در دریا و خشکی برای تماس با کشتی‌ها، نظارت کامل بر امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی، ایجاد امنیت عبور و مرور، توسعه فعالیت کشتیرانی بازرگانی و... را به عهده دارد.

سازمان بنادر و کشتیرانی در دوران سازندگی در جهت تحقق اهداف کلان جمهوری اسلامی برای شکوفایی اقتصاد کشور، افزایش بهره‌وری از امکانات موجود و نگرش به اولویت‌های تعیین شده، عملکردی مناسب ارایه کرده است.

○ تجربه برخی کشورها که سرمایه‌گذاری برای توسعه شبکه حمل و نقل جهت عبور کالاهای ترانزیتی به عمل آورده‌اند، نشان می‌دهد که از این‌گونه سرمایه‌گذاری‌ها و ارایه خدمات نه تنها درآمد ارزی کشور افزایش می‌یابد، بلکه به بودجه دولت نیز کمک فزاینده‌ای دارد.

با توجه به مشکلات ناشی از جنگ تحمیلی و تعطیلی برخی از بنادر جنوبی نظیر خرمشهر و نیز رکود روند توسعه و تجهیز بنادر، تلاش شد تا ضمن رفع مشکلات مقطعی در دوران سازندگی برنامه‌ریزی بلندمدتی برای رشد و توسعه مستمر ناوگان دریایی بازرگانی و نیز امکانات و تجهیزات بندری صورت پذیرد. بر اساس آمار موجود، در سال ۱۳۶۴ حدود ۱۳ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شد که این رقم در سال

گذشته به بیش از ۳۰ میلیون تن رسید که نسبت به سال ۱۳۶۴ حدود ۱۲۰ درصد افزایش داشت. این آمار نشان می‌دهد که در ۱۱ سال گذشته، میزان عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی از روند صعودی برخوردار بوده و بیش از دوبرابر شده است. از موفقیت‌های دیگری که به دست آمده، تغییر در تأخیر تخلیه و بارگیری کالاهاست که گذشته از توسعه تجهیزات و امکانات به مدیریت قوی در این بخش برمی‌گردد.

با افزایش امکانات و تجهیزات بندری برای تخلیه و بارگیری کالاها و استفاده بهتر از این مجموعه امکانات، میزان پرداخت دموارژ (هزینه تأخیر در تخلیه بار کشتی‌ها) که در سال ۱۳۶۴ حدود ۷۰ میلیون دلار بود، در سال ۱۳۷۳ به حدود ۸ میلیون دلار تقلیل یافت که ۶ میلیون دلار آن مربوط به بنادر مبدأ و ۲ میلیون دلار مربوط به بنادر داخلی بوده است.

در سال ۱۳۷۴ نه تنها هزینه دموارژ پرداخت نشد، بلکه سازمان بنادر و کشتیرانی توانست جایزه دیسپاچ (جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری کالا) به میزان ۱/۶ میلیون دلار دریافت کند. به این ترتیب نه تنها دموارژ پرداختی در سال‌های گذشته به صفر رسید، بلکه درآمد ارزی نیز برای اقتصاد کشور به‌ارمغان آورد.

همزمان با تسریع در تخلیه و بارگیری کالا، یکی از ضروری‌ترین عملیات برای بهره‌برداری بهتر از امکانات بندری که همانا لایروبی بنادر و آبراه‌های کشور می‌باشد، نیز دنبال شد.

در سال ۱۳۶۴ میزان لایروبی بنادر و آبراه‌های کشور بالغ بر ۱۸ میلیارد متر مکعب بود که این رقم در سال ۱۳۷۳ به بیش از ۸۴/۳ میلیارد متر مکعب رسید و از

رشدی معادل ۳۵۰ درصد برخوردار بود. نتیجه این عملیات، امکان پهلوگیری کشتی‌های نسل سوم و چهارم، پاناما کس در بنادر و آبراه‌های کشور است.

در همین حال بهره‌گیری از پیشرفت و فن‌آوری نوین در صنعت حمل و نقل دریایی مورد توجه قرار گرفت و سعی شد که بنادر کشور به این وسایل و تجهیزات جدید مجهز شوند. در نتیجه حمل و نقل کانتینری که فن‌آوری نوین در این صنعت می‌باشد، گسترش یافت. حجم عملیات کانتینری در سال‌های ۷۴-۱۳۶۹ از ۴۴۲۰۰ تی.ئی.یو T.E.U به ۲۰۵۷۸۸ تی.ئی.یو رسید که بیش از ۴/۵ برابر شده است.

○ سازمان بنادر و کشتیرانی با وظیفه اعمال حاکمیت دولت بر حدود ۲۷۰۰ کیلومتر سواحل کشور، اداره بنادر بزرگ همچون شهید رجایی، شهید باهنر، امام خمینی (ره)، بوشهر، آبادان، خرمشهر، شهیدبهبشتی، شهید گلانتری، نوشهر و انزلی را به عهده دارد.

از تحولات ثمربخش در سال‌های اخیر، افزایش ظرفیت بهره‌برداری از بنادر بازرگانی کشور است که در بررسی میزان کشتی‌های وارده خود را نشان می‌دهد. شمار کشتی‌های وارده به بنادر ایران در سال ۱۳۷۴ نسبت به سال ۱۳۶۴ رشدی معادل هفت برابر را نشان می‌دهد و در همین حال استفاده از امکانات دریایی برای توسعه صادرات غیرنفتی نیز رونق یافته و حجم کالاهای صادره از بنادر در همین دوران از رشدی برابر ۱۲۰۰ درصد برخوردار شده است.

در سال‌های اخیر در زمینه تکمیل، تجهیز، بازسازی و بهسازی بنادر کشور فعالیت وسیعی آغاز شد که برخی از آن‌ها نیز به مرحله بهره‌برداری رسیده است. از پروژه‌هایی که به‌تمام رسیده می‌توان احداث شش بندر کوچک چندمنظوره قشم، جاسک، لنگه، دیلم، هرمز و گناوه، نوسازی و بازسازی بندر خرمشهر، امام، بوشهر و عباس در جنوب و بنادر انزلی و نوشهر در شمال کشور را نام برد.

در همین حال پروژه‌های تکمیل بنادر امام خمینی (ره) و شهید رجایی و احداث ترافیک ساحلی، بهسازی بندر شهید باهنر، توسعه سیلوی ترانزیت غلات بندرامام، احداث تعمیرگاه‌های خشکی و دریایی و انبار مواد آتش‌زا در مجتمع بندر شهید رجایی و نیز احداث بندر چندمنظوره امیرآباد در حال اجرا می‌باشد که به‌طور متوسط تا ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی در پایان سال گذشته داشته‌اند.

○ میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور از حدود ۱۳ میلیون تن در سال ۱۳۶۴ به بیش از ۳۰ میلیون تن در سال ۱۳۷۴ رسید که حدود ۱۲۰ درصد افزایش داشت.

توسعه حمل و نقل دریایی ایران براساس دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور همچنان ادامه دارد تا بتوان از مجموعه سرمایه‌های ملی به نحو بهینه بهره‌گرفت و در راستای تنوع بخشیدن به درآمدهای ارزی و جدا شدن اقتصاد کشور از اتکاء به نفت، حرکت نمود.

بر اساس اهداف تعیین شده در برنامه دوم، افزایش ضریب بهره‌برداری بنادر

بازرگانی موجود کشور از ۹۰ درصد در سال ۱۳۷۲ به ۹۳ درصد در طول برنامه، افزایش ظرفیت بنادر بازرگانی کشور از ۲۸ میلیون تن در سال ۱۳۷۲ به ۳۳ میلیون تن در سال ۱۳۷۸ و رشد عملیات کانتینری از ۸۰ هزار تی‌ی‌یو به سطح ۱۵۰ هزار تی‌ی‌یو در همین دوران مدنظر می‌باشد.

در همین حال تلاش بر این است که میزان واگذاری امور اعمال تصدی فعالیت‌های بندری و دریایی به بخش غیردولتی از ۴۰ درصد به ۹۰ درصد، ایجاد و تکمیل پایانه‌های مسافری برای رونق بخشیدن به مسافرت‌های دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر از ۲۵۰۰ هزار نفر در سال ۱۳۷۲ به ۳۵۰ هزار نفر در سال ۱۳۷۸، ایجاد ظرفیت ترانزیت کالا در بنادر کشور به میزان ۵ میلیون تن و ادامه عملیات تکمیل و بهسازی بنادر در سواحل شمال و جنوب کشور، همچنان دنبال شود. از دیگر اهداف برنامه دوم در بخش

حمل و نقل دریایی استاندارد کردن تمام لنج‌ها و تجهیز حداقل ۵۰ درصد لنج‌های باری به دستگاه‌های مخابراتی و ناوبری و آموزش کارکنان این شناورها، حداقل تجهیز ۲۰۰ لنج باری به سردخانه‌های مخصوص برای حمل میوه و تره‌بار و نیز تجهیز و فعال نمودن ۸ منطقه حراست شده در بنادر شمال و جنوب کشور توسط سازمان بنادر و کشتیرانی برای تسهیل بخشیدن به تجارت و ترانزیت کالا و پشتیبانی از صنایع داخلی می‌باشند.

تحقق اهداف برنامه دوم در زمینه توسعه و تکمیل حمل و نقل دریایی کشور نه تنها صرفه اقتصادی به دنبال دارد، بلکه سبب می‌شود که امکانات بیشتری برای ترانزیت کالا از خاک ایران در دسترس

متقاضیان آن در کشورهای همسایه قرار گیرد.

○ در سال گذشته نه تنها هزینه دموارژ (هزینه تأخیر در تخلیه و بارگیری کشتی) پرداخت نشد، بلکه سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موفق شد ۱/۶ میلیون دلار جایزه دیسپاچ (جایزه تسریع در تخلیه کشتی) دریافت کند.

ایران پل ارتباطی مهمی بین آسیای مرکزی و اروپا و نیز خلیج فارس می‌باشد و به لحاظ امنیت، کمی بعد مسافت و پیامدهای اقتصادی آن، از موقعیت ممتازی برای حمل کالاهای ترانزیتی برخوردار است. در کنار تجهیزات و امکانات ناوگان تجاری بازرگانی و تسهیلات بندری، احداث خط آهن بافق - بندرعباس و نیز مشهد - سرخس - تجن، امکانات ترانزیت کشور را رونق بخشیده است.

با تکمیل و تجهیز بندر چندمنظوره امیرآباد در نکا، با ظرفیت سالانه ۲ میلیون تن کالاهای نفتی و غیرنفتی در آینده، در کنار تجهیز و نوسازی انجام شده برای توسعه بنادر نوشهر و انزلی، امکانات دریایی شمال کشور نیز به بهبود ترانزیت کالا از ایران و دستیابی کشورهای آسیای مرکزی به آبراه‌های بین‌المللی کمک می‌کند. انتظار می‌رود که در آینده نزدیک ایران به کانون مهم اقتصادی در سطح بین‌المللی تبدیل شود و شکوفایی اقتصاد کشور همچنان تداوم یابد. □