

سازمان نوین

عزم کشتیرانی دریای خزر برای توسعه صادرات و ترانزیت کالا

- ✓ جایگاه حمل و نقل دریایی در سیاست‌های کلان
- ✓ بومی‌سازی سوخت کم‌سولفور کشتی‌ها
- ✓ حمایت از ترانزیت کالا دستور کار ناوگان ملی



عید سعید نوروز خجسته باد



پایام دریا

ماهنامه اقتصادی - علمی

شماره ۲۶۳، سال سیام

بهمن و اسفند ۱۴۰۰

ISSN 1027-1058

انتشارات روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

صاحب امتیاز: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

مدیر مسئول: دکتر علی غیثیان

سرمدیر: بهروز قهرمانی

همکاران این شماره: سید مجید مطهری، نرگس احساندار،

وحید باسره، معصومه زیبا و فرشته عزیزخانی

آتلیه هنری: فاطمه عابدینی

اداری و مالی: علی انصار جعفری

روابط عمومی: قهرمان الماسی

عکس: علی ناظمی

توزیع: حسن خیاوی

لیتوگرافی: نوید

تلفن: ۸۸۸۳۶۸۷۱

چاپ: نوید نواندیش

نشانی رایانامه (ایمیل):

payamedarya@gmail.com

payam-e-darya@irisl.net

نشانی وب سایت پیام دریا:

www.payamdarya.ir

مطالب دریافتی بازگردانده نمی شود.

دیدگاه نویسندگان لزوما نظر پیام دریا نیست.

پیام دریا در اصلاح و تلخیص مطالب آزاد است.

نقل مطالب پیام دریا با ذکر مأخذ، آزاد است.

نشانی:

تهران، خیابان پاسداران، تقاطع شهید لواسانی (فرمانیه)،

برج آسمان، شماره ۵۲۳، کشتیرانی جمهوری اسلامی

ایران، طبقه چهارم

تلفن: ۰۲۱-۲۳۸۴۴۵۶۹

۰۲۱-۲۳۸۴۴۷۵۶

فکس: ۲۶۱۰۰۳۶۷

۲ دیباچه پیام نوروزی مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

۳ یادداشت مدیر مسئول جایگاه حمل و نقل دریایی در سیاست های کلان

۴ سخن سردبیر رمز و راز موفقیت ناوگان ملی

پرونده ویژه کشتیرانی دریای خزر: رکورد صادرات و ترانزیت کالا در این سو و آن سوی مرزها

۶ ناوگان ملی می تواند در مدیریت کریدور شمال-جنوب حضور مؤثر داشته باشد.

۸ رشد ۷۵ درصدی عملکرد کانتینری کشتیرانی دریای خزر در سال ۱۴۰۰

۱۰ توسعه سرمایه گذاری در بخش اقتصاد دریا از اولویت های مهم دولت در سند تحول است

۱۱ تلاش برای اتصال بندر انزلی به ریل و افزایش ناوگان در دریای خزر

۱۲ توسعه حمل و نقل دریایی ایران در دریای خزر برگ برنده اقتصادی در تعامل با همسایگان

۱۴ قزاقستان پل توسعه ترانزیت کالا از آسیا به اروپا با محوریت دریای خزر

۱۶ تردد شناورهای دریای خزر در بنادر کشورهای همسایه

۱۷ افزایش ۴۵ درصدی ترانزیت کالا در بندر امیرآباد

۱۸ کشتیرانی دریای خزر حرف اول را در بندر آستارا می زند

حمل و نقل دریایی صنعت کشتیرانی و بنادر: همسویی با انقلاب صنعتی چهارم

۲۰ لزوم توسعه خوشه های صنعتی در سواحل و بنادر ایران ✓

۲۶ حرکت به سمت دیجیتالی و هوشمندسازی

۲۸ خسارت مشترک یا نفوذ انصاف در حقوق دریایی

۳۰ واکاوی امنیت سایبری در کشتی ها

۳۴ فو، بندری که وجود آن را باید پذیرفت

۳۶ کاربرد ICT در عملیات لجستیک و مدیریت بندر

۳۸ نگاهی به زبان همگانی در حمل و نقل دریایی

۴۲ گزارش تحلیلی اینمارست از محتوای پیام های اضطراری کشتی ها

۴۴ نقش آژن در ضد عفونی و گندزدایی آب توازن

۴۶ کرونا در ناوگان ملی به خوبی مدیریت شد

۴۷ راه های جبران خسارت محموله آسیب دیده

۴۸ مزایای گشتی های بدون آب توازن

۴۹ مقررات کنوانسیون هگ پاسخگو نیست

۵۰ فناوری جدید برای ایجاد تحول در راه است

انرژی اجماع جهانی برای دستیابی به انرژی سبز

۵۲ بومی سازی سوخت کم سولفور کشتی ها در اولین پالایشگاه عصر انقلاب

۵۴ چالش های استفاده از سوخت های هیدروژنی در صنعت حمل و نقل دریایی

۶۰ فناوری های صلح آمیز هسته ای در جهان مدرن

۶۶ نکاتی پیرامون وضعیت تدارک سوخت کشتی های ناوگان ملی

۶۷ اندیشه جهانی برای نجات زمین از گازهای گلخانه ای

۷۰ عصر استفاده از نفت و گاز به سر آمده است

۷۴ کاربرد سوخت LNG-CNG در صنایع دریایی و صنعت دریانوردی

۷۸ نقشه راه کربن زدایی تدوین شود

ترانزیت کریدور شمال و جنوب دروازه ورود توسعه ترانزیتی

۸۰ احیای کریدور شمال- جنوب فرصتی طلایی برای گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

۸۱ گزارشی از برگزاری همایش لجستیک در چابهار

۸۲ حمایت از احیای کریدور شمال- جنوب در دستور کار گروه کشتیرانی است.

۸۴ آمادگی ایران برای ورود به دوران بنادر نسل سوم

۸۸ اوراسیا قطب اقتصادی - سیاسی منطقه و جهان

۹۰ راهکارهای رسانه ای سرعت بخشی به ایجاد قطب اقتصادی در سواحل مکران

۹۴ نقش ایران در اقتصاد کشورهای محصور در خشکی

نیم نگاه جایگاه محیط زیست دریایی در برنامه هفتم توسعه

۹۶ طرح ملی حفاظت از محیط زیست دریایی: گره گشای ۷۰ درصد معضلات محیط زیستی کشور

۱۰۰ تلفیق آموزش حضوری با آنلاین، روش مناسب تدریس در دوران کرونا

۱۰۳ آیا ممنوعیت صید ترال همیشگی می شود؟

۱۰۴ نگاهی به پدیده متاورس

۱۰۶ جلوه های دل انگیز در بنادر شمالی ایران

۱۰۸ وقتی عقربه های ساعت به لحظه تحویل سال نزدیک می شود

رویدادها رشد ۴۵ درصدی عملکرد ناوگان ملی در دوران تحریم و کرونا

۱۱۰ اخبار

حمل و نقل دریایی

صنعت کشتیرانی و بنادر

همسویی با انقلاب صنعتی چهارم



نگاه راهبردی به شرایط پساتحریم در بنادر تجاری کشور در سال ۱۴۰۱



لزوم توسعه خوشه‌های صنعتی در سواحل و بنادر ایران

[مهدی رستگاری] [رئیس امور طرح و توسعه شرکت پدیدآوران امید پارس]

پیشرفت‌های به عمل آمده، دورنمایی نسبتاً روشن را برای کاهش فشارها و تنش‌های وارد بر جمهوری اسلامی ایران تداعی می‌کند. اما باید در نظر داشت که ورود به دوره پساتحریم، بنادر تجاری کشور را نیز وارد دوره‌ای جدید خواهد کرد. در این مقاله قصد داریم به مرور و شرح مؤلفه‌هایی بپردازیم که دارای اهمیت کلیدی در شکل‌گیری دورنمای بنادر تجاری کشور در دوره دوم پساتحریم هستند.

فضای پرابهام محیط کسب و کار

در انتهای سال ۱۴۰۰، شرایط محیط کسب و کار در اکثر قریب به اتفاق بازارهای اقتصادی کشور بسیار شدید و غلیظ و پرابهام است. رشد نقدینگی، کمبود منابع ارزی، وضعیت آشفته بازار ارز، تورم بی‌مهار، وضعیت افسارگسیخته عرضه و تقاضا و قیمت در بازارها، هزینه‌ها و محدودیت‌های مضاعف ناشی از شیوع بیماری کووید-۱۹، رکود بی‌سابقه متوجه

سیستم‌های لجستیک و تسهیلات وجوه مختلف حمل‌ونقلی، جذابیت ویژه برای توسعه خوشه‌های صنعتی در پیرامون بندر، جاذبه برای توسعه مراکز جمعیتی و ... همواره جذب‌کننده سرمایه و رونق اقتصادی به شمار می‌آیند.

در سال ۱۴۰۱ به نظر می‌رسد نظام اقتصادی کشور با پشت سر گذاشتن اوج شرایط جنگ اقتصادی متوجه به آن، در حال آماده شدن برای ورود به دوره جدیدی از تحولات و ترمیم وضعیت خود با عبور از شرایط تحریم‌های ظالمانه بین‌المللی است. یکی از وقایعی که نویددهنده شکل‌گیری یک "نقطه عطف" در نظام اقتصادی کشور است، چرخش دیپلماتیک قدرت‌های جهانی برای بازگشت توافقات برجام و رفع محدودیت‌ها و تحریم‌های گسترده علیه جمهوری اسلامی ایران و نظام اقتصادی آن است. مذاکرات به عمل آمده در سال ۱۴۰۰ در این زمینه بسیار امیدوارکننده بوده و برخی

وقتی که سخن از توسعه اقتصادی- اجتماعی به میان می‌آید، میزان توسعه و رونق بنادر هر کشور به عنوان یکی از شاخص‌های اصلی میزان توسعه تجارت آن کشور محسوب می‌شود. از آنجاکه حدود ۹۰ درصد از تجارت جهانی در سیستم حمل و نقل دریایی به جریان در می‌آید، بنادر تجاری هر کشور درگاه‌های تجارت بین‌المللی آن به شمار آمده و از این حیث برای تداوم و توسعه حیات نظام اقتصاد آن کشور دارای نهایت اهمیت بوده و علاوه بر آن دارای آثار تعیین‌کننده‌ای بر جغرافیای اقتصادی مناطق جهان هستند. افزون‌براین، بنادر در سطح محلی نیز محرک توسعه اقتصادی و اجتماعی به شمار می‌آیند. توسعه یک بندر به واسطه آثاری چون تمرکز یافتن زنجیره‌های تأمین جوامع کشور و امکان توسعه زنجیره‌های ارزش در آنها، درآمدزایی، اشتغال‌زایی، ارتقاء چشمگیر ارزش تجاری اراضی و زمین‌ها، تمرکز شبکه‌های کالارسانی در قالب



کسب و کارها، کاهش قدرت خرید پول ملی، کوچک شدن سبد خانوار، افزایش هزینه‌ها و کاهش درآمدهای کسب و کارها تنها شماری از مسائل و معضلاتی هستند که در پیکره نظام اقتصادی کشور مشاهده می‌شوند. این مسائل و معضلات و پیامدهای مخرب آنها در صورت تداوم وضع فعلی نه تنها بهبود نخواهند یافت، بلکه می‌توان پیش‌بینی کرد که در آینده موجب افزوده شدن بر وخامت حال نظام اقتصادی کشور نیز خواهند شد. بسیاری از اقتصاددانان بر منفی شدن رشد اقتصادی، تورم بین ۴۰ تا ۵۰ درصدی، انفجار نقدینگی و افزایش تنش و فشار اقتصادی تأکید دارند. اما حتی در صورت تغییر وضع موجود نیز، راه نظام اقتصادی کشور به سوی آینده بسیار دشوار است. این فضای پُرابهام در بخش بنادر و صنعت پایانه‌داری آن نیز آثار بسیار مخربی داشته و سال‌هاست که آنها را با افزایش‌نمایی هزینه‌ها و کاهش روزافزون درآمدها مواجه ساخته است. در طی ۱۰ سال گذشته بخش اعظم دارایی‌های سرمایه این صنعت نیز دستخوش استهلاک شده و در مقابل بنیه اقتصادی موردنیاز برای تأمین دارایی‌های سرمایه‌ای موردنظر هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی به شدت تضعیف شده است. چنانکه گفته شد، کاهش فزاینده حجم تجارت بین‌المللی کشور و کاهش درآمدها از یک‌سو و تحریم‌های بین‌المللی مستقیم و عمومی متوجه فعالان بنادر کشور و افزایش محیرالعقول هزینه‌ها از سوی دیگر مانند دو تیغه یک قیچی بر توان و بضاعت اقتصادی این صنعت وارد شده است و هر چند نتوانسته‌اند آن را قطع کنند، اما آسیب خود را بدان وارد کرده‌اند.

اما به گفته یکی از اقتصاددانان (پ. مولوی) حتی در صورت بازگشت رونق به بازارهای اقتصادی کشور و تحقق رشد متوسط اقتصادی سالانه هشت درصدی تا سال ۱۴۰۶، در آن سال تازه به وضعیت اقتصادی سال ۱۳۹۱ باز خواهیم گشت. پر واضح است که برای بازگشتن به مدار توازن و رشد، سیاست‌گذاران اقتصادی کشور نیازمند چاره‌اندیشی برای راهکارهایی باشند که بتوانند قدرت خرید مردم و بنیه اقتصادی نگاه‌ها و دولت را به سرعت ترمیم کنند و بهبود دهند. چنین اقدامی بی‌شک در گرو راهکارهایی مانند جذب سرمایه خارجی، حمایت از تولید داخلی، توسعه صادرات، هدفمندی واردات و ... است. هر یک از این سیاست‌ها الزامات خاصی را بر اساس نوع بار و محموله وارد به بنادر تجاری کشور، توسعه و ساخت زیرساخت‌ها و تسهیلات لجستیکی و توسعه کسب و کارها و خوشه صنعتی آنها، به خاطر تداعی می‌کنند. به نظر می‌رسد امروز روزی است که باید به برنامه‌ریزی در زمینه توسعه ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بنادر تجاری کشور بپردازیم تا در آینده نه چندان دور بتوانیم پاسخگوی نیازهای فزاینده بدنه اقتصادی کشور باشیم.

در سال ۱۴۰۱ به نظر می‌رسد نظام اقتصادی کشور با پشت سر گذاشتن اوج شرایط جنگ اقتصادی متوجه به آن، در حال آماده شدن برای ورود به دوره جدیدی از تحولات و ترمیم وضعیت خود با عبور از شرایط تحریم‌های ظالمانه بین‌المللی است.

ضرورت تمرکز بر شرکت‌های بزرگ

صنعت پایانه‌داری بنادر یک صنعت شبه‌تولیدی است. با وجود آنکه محصول پایانه بندری از جنس خدمات است، اما تأسیس و راه‌اندازی این‌گونه پایانه‌ها مستلزم احداث تسهیلات و تأسیسات پایانه‌ای، تأمین ناوگان‌های عظیم تجهیزاتی، به‌کارگیری انبوهی از منابع انسانی و در اختیار داشتن حجمی قابل توجه از نقدینگی است. علاوه بر نیاز به تمکن مالی و بهره‌مندی از تخصص و مهارت، اداره کسب و کارهای یک پایانه بندری با این حجم از منابع نیاز به قابلیت‌های مدیریتی بارز و تشکیلات گسترده و توسعه‌یافته‌ای دارد که بتواند گردش کار و اطلاعات مجموعه‌ای از کسب و کارها را در چنین سطحی سازماندهی و راهبری کند. با اوصافی که ذکر شد، پایانه‌های یک بندر را نمی‌توان با الگوی سازماندهی بنگاه‌های اقتصادی کوچک و متوسط (SME) اداره کرد. نیاز به توسعه یک «برسازمان» موجب می‌شود که پایانه‌داران بنادر اغلب به صورت «شرکت‌های بزرگ» سازماندهی شوند. همچنین از حیث توسعه محصول و عملکرد اقتصادی، ابعاد شرکت‌های بزرگ می‌تواند به توسعه «صرفه‌جویی مقیاس» و «صرفه‌جویی منظر» در کسب و کارهای پایانه‌داری کمک کند. این شرکت‌ها اغلب یا برآمده از دل تشکیلات دولتی یا عمومی پیشین بنادر هستند یا شرکت‌های اقماری خطوط بزرگ کشتیرانی جهان می‌باشند و یا آنکه به مؤسسات بزرگ مالی تعلق دارند. شواهد تأییدکننده این مدعا را می‌توان در بازار جهانی صنعت پایانه‌داری بنادر باز جست. بخش عمده ظرفیت پایانه‌های بندری جهان در اختیار پایانه‌داران معدودی چون DP، PSA، World، APM، HPH، TIL و ... است. این گروه از ابرپایانه‌داران در صنعت پایانه‌داری به «پایانه‌داران جهانی (GTO)» شهرت یافته‌اند. بعد از این گروه شاهد پایانه‌داران کوچک‌تری مانند Eurogate، Yilport، SSA Marine، EMC، Gulftainer و ... هستیم که به «پایانه‌داران بین‌المللی» (ITO) شهرت دارند. در واقع وقتی به جغرافیای حمل‌ونقل نگاه می‌کنیم، در می‌یابیم که بخش اعظم ظرفیت پایانه‌ای جهان در اختیار این غول‌های جهانی و بین‌المللی است.

در دو دهه ۱۳۸۰ و ۱۳۹۰ بخش بنادر کشورمان حاکی از آن بوده که تنظیم بازار بنادر کشور در گرو کنترل ابعاد رشد شرکت‌های پایانه‌دار در آنهاست. علاوه بر این خط‌مشی دیگری نیز مبنی بر اولویت قائل شدن برای تعقیب اهداف اشتغال‌زایی در صنعت پایانه‌داری بوده که به تشکیل ده‌ها و صدها شرکت کوچک مقیاس در بنادر ما کمک کرده است. این تلقی‌ها در خط‌مشی‌گذاری که با شیوه جاری در صنعت پایانه‌داری بنادر همخوانی ندارد، بستر حمایت بخش دولتی برای تشکیل شرکت‌های بزرگ پایانه‌دار را تضعیف کرده و در عوض بخش

قابل توجهی از بازار بنادر کشور را به گروهی از پایانه‌داران کوچک سپرده است. هر چند دغدغه سلامت کسب و کارهای صنعت پایانه‌داری کشور و فاصله‌گیری از ریسک و پیامدهای انحصار در آن دغدغه کاملاً درستی است، اما این دغدغه متأسفانه به مسیری هدایت شده که از رشد پایانه‌داران بزرگ و مقیاس کار آنان جلوگیری کرده است. اگر می‌خواهیم در دورنمای توسعه بنادر کشور پس از کاهش تحریم‌ها به سمت مدرن‌سازی بنادر حرکت کنیم، بخش دولتی باید بستر لازم برای تمایز و رشد و توسعه پایانه‌داران بزرگ را در بخش بنادر جمهوری اسلامی ایران فراهم کند و از توسعه یک بازار متمرکز در صنعت پایانه‌داری بنادر نهراسد؛ چراکه این مسیری است که پیشروان پایانه‌داری بنادر سال‌هاست پای در آن نهاده‌اند.

توسعه قابلیت‌های سازمانی مورد نیاز برای همکاری‌های بین‌المللی در بخش‌های دولتی و خصوصی

در شرایطی که ذکر آن رفت، بنادر تجاری جمهوری اسلامی ایران به شدت نیازمند جلب همکاری طرف‌های خارجی هستند. اول آنکه بنادر کشور در این برهه برای مدرن‌سازی اکوسیستم خود به شدت به ارتقاء فناوری‌های نوین نیاز دارند. در صورت غفلت از چاره‌اندیشی در این زمینه نه تنها در آینده نزدیک شاهد عقب افتادن آنها از سطوح متعارف صنعت و افزایش آسیب‌پذیری‌شان خواهیم بود، بلکه با محروم ماندن از فناوری‌های جدید حتی ریسک انزوای آنها در شبکه جهانی حمل‌ونقل دریایی نیز به مرور زمان افزایش خواهد یافت. همچنین در شرایط بگرنج کنونی، بنادر کشور به شدت نیازمند سرمایه‌گذاری بوده و در اوج بحران درآمد و نقدینگی، جذب سرمایه‌گذار خارجی به

عنوان یکی از اصلی‌ترین راهکارهای متصور در نظر گرفته می‌شود. علاوه بر این، ورود پایانه‌داران و تأمین‌کنندگان خدمات و محصولات معتبر صنعت پایانه‌داری می‌تواند اثر بسیار مطلوبی بر یادگیری سازمانی پایانه‌داران ایرانی داشته باشد و همچنین بستر لازم برای ارتقاء آوازه تجاری بنادر کشور و پایانه‌داران آن را در سطح منطقه‌ای و جهانی فراهم آورد. شایان ذکر است که حضور تأمین‌کنندگان و سرمایه‌گذاران خارجی می‌تواند موجب هم‌افزایی در تأثیر فعالیت‌های این سه حوزه شود و به تحقق اهداف موردنظر در آنها کمک کند.

اما برای قرار گرفتن در تماس و همکاری با ابرپایانه‌داران و تأمین‌کنندگان برتر فناوری بنادر، بخش‌های دولتی و خصوصی نیازمند ارتقاء قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها و منابع راهبردی خود هستند. در این زمینه بخش بنادر کشور باید به‌ویژه به ارتقاء سرمایه‌انسانی خود برای برقراری چنین ارتباطی و جذب ارزش افزوده از طرف مقابل (در قالب دانش، فناوری، مهارت، اطلاعات، کار و ...) ارتقاء چشمگیری دهد. برای چنین منظوری این بخش‌ها به افراد متخصص، مطلع، سالم و برخوردار از مهارت‌های ارتباطی بالا نیاز دارند که بتوانند در فصل مشترک سازمان‌های داخلی و خارجی جریان تولید و انتقال ارزش افزوده مورد نیاز بنادر کشور را تسهیل کنند. دومین شرط لازم برای ورود به چنین همکاری‌هایی، ارتقاء قابلیت‌های مدیریتی سازمان‌های دولتی و خصوصی بخش بنادر کشور با هدف نیل به سطح یک بنگاه اقتصادی در تراز جهانی^۱ است. زمانی که یک پایانه‌دار جهانی یا یک تأمین‌کننده برتر فناوری بنادر به قصد همکاری با این سازمان‌ها تماس می‌گیرد، انتظار دارد که کارکردهای سازمانی (مانند بازاریابی، برنامه‌ریزی در سطوح عملیات/استراتژی،

مدیریت منابع انسانی، تحقیق و توسعه، سیستم‌های اطلاعات مدیریتی (MIS)، بهبود روش‌ها، مدیریت کیفیت و ...) در آن سازمان‌ها وجود داشته و حداقلی از استعداد سازمانی و عملکرد در هر یک از آنها مشاهده کند. این کارکردها و عملکرد ناشی از آنها در اغلب بخش‌های دولتی و خصوصی بنادر کشورمان نیازمند بهبود و ارتقاء هستند و این یک موضوع فوق‌العاده کلیدی در زمان برقراری ارتباط و آغاز همکاری سازمان‌های داخلی و خارجی است. شرط لازم سوم در برقراری چنین همکاری‌هایی ایجاد سازوکارهای لازم برای تسهیل و تثبیت همکاری‌های مزبور در سطح بین‌المللی است. در این زمینه به خصوص باید بر تسهیل حقوقی و امنیتی فعالیت مشترک با طرف‌های حقوقی تأکید شود. هر چند برقراری همکاری با طرف‌های خارجی باید با لحاظ تدابیر امنیتی و التزام به موازین قانونی انجام شود، اما در تمام این موارد باید در نظر داشته باشیم که التزام افراطی به قوانین و تدابیر امنیتی موجب نفعی در زمینه توسعه جریان ارزش‌افزوده در قالب جذب سرمایه، انتقال فناوری و شکل‌گیری آوازه تجاری بنادر و پایانه‌داران آن نشود. البته در این شرط لازم باید ظرفیت‌های سازمان‌ها (در زمینه‌هایی چون ارتباطات، اسکان، اشتغال، تشریفات، سفر و ...) برای برقراری چنین ارتباطات و همکاری‌هایی را نیز در نظر گرفت. با توجه به اینکه در آستانه ورود به دوره جدیدی از رونق اقتصادی در آینده کوتاه‌مدتی باشیم، به نظر می‌رسد لازم است سازمان‌های دولتی و خصوصی بنادر کشور به بررسی مسائل مهم در این زمینه و راهکارهای متصور برای آنها بپردازند.

نیاز آکید به سرمایه‌گذاری

زمانی که به وضعیت کنونی بنادر و صنعت



پایانه‌داری آن نگاه می‌کنیم، اولین چیزی که به ذهن هر کس متبادر می‌شود، نیاز آکاید آن به سرمایه‌گذاری است. واقع امر آن است که صنعت پایانه‌داری بنادر کشور سال‌هاست که تحت فشار و تنش‌های فوق‌تصوری بوده که از خارج و داخل به آن وارد شده است. فعالان این صنعت با نهایت تدبیر توانسته‌اند تاکنون فعالیت‌های فوق‌هزینه‌زای این صنعت را به رغم افزایش هزینه‌ها و کاهش جریان درآمدها حفظ کنند. این درحالی است که بازار صنعت پایانه‌داری بنادر در سال‌های اخیر با انواع شوک‌های اقتصادی از جمله کاهش چشمگیر ترافیک بار به بنادر، مواجهه با انواع مشکلات در تأمین مایحتاج کسب و کارهایشان، مواجهه با انواع الزامات هزینه‌زا و محدودیت‌آفرین در فضای کسب و کارشان، توقف بی‌پهره و استهلاک‌داری‌های سرمایه‌ای در بلندمدت، مسائل کارگری، معضل مدیریت نقدینگی و ... مواجه بوده‌اند. از طرف دیگر چنانکه خواهیم گفت صنعت پایانه‌داری بنادر در آستانه مواجهه با انبوهی از تحولات فناورانه در چند سال پیش رو بوده و پایانه‌های بندری برای بقا در عرصه بازارهای بین‌المللی این صنعت، ناگزیر از همگامی با جریان‌های فناورانه یادشده هستند. همگامی پایانه‌های بندر شهیدرجایی با انبوه تحولات یادشده مستلزم سرمایه‌گذاری‌های کلانی است که در بحبوحه پرداختن به مشکلات و مسائل جاری کسب و کارها مورد غفلت کامل فعالان صنعت پایانه‌داری بنادر کشور قرار گرفته است. برای تکمیل این تصویر باید در نظر داشته باشیم که با وجود ضرورت حیاتی این سرمایه‌گذاری‌ها، تحقق بازگشت سرمایه و سودآوری با حفظ ساختار کنونی هزینه و درآمد پایانه‌های بندری بسیار دشوار است. با این اوصاف با توجه به ضرورت حیاتی سرمایه‌گذاری در این صنعت و وضعیت کنونی درآمدها، هزینه‌ها و فرسایش بنیه اقتصادی بنگاه‌های اقتصادی فعال در آن در گذر از دهه ۱۳۹۰ راهکاراندیشی برای تأمین سرمایه و یا جلب سرمایه‌گذار در این عرصه به غایت ضروری است. از جمله راهکارهای متصور در این زمینه می‌توان به راهکارهای منجر به تقویت درآمدزایی بنگاه‌ها (به خصوص از طریق بازنگری در تعرفه‌ها)، میدان دادن به سرمایه‌گذاران قوی و حمایت و تشویق ایشان برای حضور در عرصه توسعه بنادر کشور، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، کاهش هزینه‌های مالی (مالیات، هزینه‌های گمرگی، سود تسهیلات بانکی و ...) اشاره کرد. بدون چاره‌اندیشی در این زمینه، بنادر تجاری کشور در آینده نه چندان دور با مشکلات جدی بیشتری مواجه خواهند شد.

انتظار افزایش چشمگیر حجم عملیات بندر تجاری کشور

بنادر تجاری جمهوری اسلامی ایران، درگاه‌های تجارت بین‌المللی یک بازار بزرگ ۸۵ میلیون نفری با جهان هستند. با رفع تحریم‌ها و محدودیت‌ها

صنعت پایانه‌داری بنادر یک صنعت شبه‌تولیدی است. با وجود آنکه محصول پایانه بندری از جنس خدمات است، اما تأسیس و راه‌اندازی این‌گونه پایانه‌ها مستلزم احداث تسهیلات و تأسیسات پایانه‌ای، تأمین ناوگان‌های عظیم تجهیزاتی، به‌کارگیری انبوهی از منابع انسانی و در اختیار داشتن حجمی قابل‌توجه از نقدینگی است.

و بازگشت درآمدهای کشور، تقاضای بسیار بزرگی برای توسعه تجارت بین‌المللی به وجود خواهد آمد. صادرکنندگان با انگیزه‌های مضاعف در صد ورود مجدد به بازارهای هدف در فضای بین‌المللی برآمده و سیلی از محصولات خود را روانه بنادر تجاری خواهند کرد. بازار واردات نیز دچار رشدی قابل‌توجه خواهد شد. از طرفی دولت با هدف تنظیم بازار و تأمین ذخیره راهبردی اقدام به واردات عمده کالاهای مصرفی و کالاهای اساسی می‌کند و از طرف دیگر بخش خصوصی با توجه به افزایش قدرت خرید مردم سعی در واردات انواع کالاهای مصرفی از طریق بندر خواهد کرد. علاوه بر این، بخش‌های خصوصی و دولتی همچنین برای انبوهی از پروژه‌های عمرانی و تولیدی اقدام به واردات ماشین‌آلات و تجهیزات صنعتی از خارج کشور خواهند کرد. همچنین پتانسیل توسعه ترانزیت از بنادر تجاری کشور قوت خواهد گرفت. برآیند ورود این جریان‌های تجارت بین‌المللی به بنادر کشور می‌تواند رونق‌یابی کسب و کارهای آنها باشد. اما باید در نظر داشته باشیم که این وضع در زمانی روی خواهد داد که بخش قابل‌توجهی از ظرفیت بنادر کشور برای سال‌ها مورد استفاده نبوده و احیاناً به‌کارگیری آنها مستلزم صرف زمان خواهد بود. فراهم کردن تسهیلات و تأسیسات پایانه‌ای، ناوگان تجهیزاتی، منابع انسانی ماهر، تأمین ملزومات و قطعات همه و همه نیاز به زمان و سرمایه قابل‌توجهی خواهند داشت. فراهم آوردن این حجم از منابع در کوتاه‌مدت برای فعالان صنعت، حکم یک چالش بزرگ را خواهد داشت که نه تنها برای کسب و کار آنها اهمیت حیاتی دارد بلکه در رقم خوردن ریسک تداوم یا گسیختن زنجیره‌های تأمین مایحتاج و صادرات کشور که در بنادر تمرکز عمده دارند نقشی بسیار تعیین‌کننده‌ای خواهند داشت. به نظر مؤلف این یکی از مسائل بسیار پیچیده‌ای است که باید در ابتدای سال ۱۴۰۱ به راهکارهایی و برنامه‌ریزی برای آن بپردازیم تا در آینده نه چندان دور با شوک و ازدحام در اکوسیستم بندر مواجه نشویم.

بازگشت خطوط کشتیرانی

در ابتدای دهه ۱۳۹۰ با اعمال و تشدید تحریم‌های بین‌المللی علیه جمهوری اسلامی ایران ده‌ها خط کشتیرانی بین‌المللی که تا انتهای دهه ۱۳۸۰ به بنادر تجاری کشور تردد داشتند، از سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور خارج شدند. با انعقاد برجام در انتهای نیمه اول ۱۳۹۰، اندک اندک زمزمه بازگشت خطوط کشتیرانی به بندر شهیدرجایی آغاز شد و حتی برخی از خطوط کشتیرانی بزرگ و کوچک اقدام به برقراری سرویس‌های منظم خود به این بنادر کردند. با بدعهدی و خروج یک جانبه آمریکا از معاهده برجام در ابتدای سال ۱۳۹۷ و بازگشت عملی بخش عمده تحریم‌های متوجه جمهوری اسلامی ایران از این سال به بعد، جذب سرویس‌های کشتیرانی جهان

به بنادر تجاری کشور نه تنها پیشرفتی نکرد، بلکه خطوط کشتیرانی معدودی که سرویس‌های منظم خود را به این بنادر برقرار کرده بودند، هم اقدام به لغو سرویس‌های مزبور کردند. در بخش‌های کشتیرانی آزادپیمان (TRAMP) نیز بندر تجاری کشور دچار وضعیت مشابهی بوده است. در عین حال بازار صنعت کشتیرانی تجاری نیز در این سال‌ها دستخوش تحولات فراوانی بوده که آثار شگرفی بر بخش بنادر و صنعت پایانه‌داری داشته است. واقع امر آن است که صنعت کشتیرانی تجاری از یک طرف با تمرکز یابی بازارهای خود مواجه بوده و از طرف دیگر با چندین روند منقبض کننده (مانند مازاد عرضه، رشد نامتوازن تقاضا، مواجهه با الزامات زیست‌محیطی هزینه‌زا و محدودیت آفرین، مشکلات تأمین منابع مالی و نقدینگی، رشد ابعاد کشتی‌ها، تحولات فناوری و ...) در کسب و کارهای خود مواجه شده است. این موضوع، دشواری پیشبرد مقاصد بازاریابی بنادر را در بازارهای منطقه‌ای به نحو چشمگیری افزایش داده است. از یک طرف قدرت چانه‌زنی خطوط کشتیرانی و تشکلهای آنها در مقابل بنادر به شدت افزایش یافته و از طرف دیگر انتظار آنان برای دریافت تسهیلات و خدمات بهتر با هزینه کمتر به نحو فزاینده‌ای بالا می‌رود. در این شرایط بازگرداندن خطوط کشتیرانی خارجی مستلزم ارائه تسهیلات و خدمات بندری ممتاز و امتیازهایی به خطوط کشتیرانی است. با افزایش احتمال کاهش تحریم‌ها در آینده کوتاه‌مدت، بنادر تجاری کشور در این حوزه نیازمند یک "برنامه بازاریابی" جامع هستند که بتوانند جاذبه مورد نیاز برای بازگشت خطوط کشتیرانی بین‌المللی را تأمین کنند. این موضوعی است که باید به نحو جدی مورد توجه سیستم حمل‌ونقل دریایی و پایانه‌داران آن قرار گیرد. سونامی تحولات فناورانه در صنایع حمل‌ونقل دریایی در دهه پیشرو دوره‌های پساتحریم کشور با سال‌های آغازین "انقلاب صنعتی چهارم" مصادف شده‌اند. این جریان که مراجعی چون مجمع جهانی اقتصاد (WEF) ورود جهان به آن را از سال ۲۰۱۵ اعلام کرده‌اند، سرآغاز تحولاتی است که بر مبنای "هوشمندسازی فناوری" و "به‌کارگیری گسترده سایبرماشین" در تمام شئون زندگی بشر استوار است. پیش‌بینی می‌شود که این جریان تحول‌آفرین چنان فناوری‌ها، صنایع و الگوهای اجتماعی و عملیاتی حیات بشر را تحت‌تأثیر خود قرار دهد که ظرف بین سه تا چهار دهه با کم‌رنگ شدن مرزهای فیزیکی، مجازی و بیولوژیک، نوع بشر را وارد عصر "تکنیکی فناوری" کند. از جمله فناوری‌های تحول‌آفرین در متن این انقلاب صنعتی می‌توان به فناوری‌هایی مانند اینترنت اشیا، شبکه نسل پنجم (5G)، کلان داده، رایانش ابری، رباتیک، هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی، مهندسی ژنتیک، مکانیک کوانتوم، ماشین‌های خودکار و ... اشاره کرد.



ورود بنادر تجاری کشور به دوره دوم پساتحریم، رقم‌زننده نقطه عطفی در حیات اقتصادی آنهاست.



در چنین عصری سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان و صنایع زیرمجموعه آن (از جمله بنادر و پایانه‌داری) با اتکا به فناوری‌های نسل چهارم در حال تحول یافتن هستند. این تحول از دو جنبه ضروری است: از یک طرف صنایع سیستم حمل‌ونقل دریایی در مقایسه با سایر اجزای زنجیره‌های تأمین جهانی (از جمله وجوه حمل‌ونقلی دیگر مانند حمل‌ونقل هوایی، حمل‌ونقل جاده‌ای و راه آهن) از فناوری‌های نوین کمتر بهره‌برداری کرده است و از این حیث ناسازگاری‌هایی با این اجزا در زنجیره‌های تأمین جهانی دارد. از طرف دیگر این سیستم و صنایع و کسب و کارهای زیرمجموعه آن با انبوهی از چالش‌های ریسک‌آفرین و هزینه‌زا مواجه هستند که با منابع و قابلیت‌های کنونی خود قادر به مواجهه با آنها نبوده و از این جهت به "معجزه فناوری‌های نسل چهارم" امید فراوان بسته‌اند. از جمله این چالش‌ها می‌توان به الزامات آکاید زیست‌محیطی (مانند کربن‌زدایی از تجارت دریابرد، کاهش آلاینده‌های گوگرد و نیتروژن در فرایند احتراق کشتی، تأمین حامل‌های انرژی پاک و کارآمد، کاهش آلاینده‌های ناشی از آب‌توازن)، تغییر طرح غالب کشتی‌ها، امنیت سایبری، مواجهه با اختلالات بیشتر و شدیدتری در زنجیره‌های تأمین دریایی، تغییر الگوهای تجارت جهانی و منطقه‌ای، تغییر جریان کالا در تجارت دریابرد جهانی و ... اشاره کرد. پر واضح است که این تغییرات از صنایع بالادست و پایین دست به بنادر تسری پیدا می‌کند. بنادر باید بتوانند تسهیلات و خدمات لازم برای پذیرش و جریان‌دهی گونه‌های تحول‌یافته‌ای از وسائط نقلیه (کشتی و شناور، وسائط نقلیه جاده‌ای، راه آهن)، واحدهای حمل بار (کانتینر، واگن، کفی و تریلر و ...) و انواع بار را فراهم آورند. بنداری که در این کار توفیق لازم را نداشته باشند، خود به خود در بازارهای رقابتی منطقه‌ای بنادر جایگاه خود را از دست داده و به سطوح پایین‌تر این بازار منتقل خواهند شد. درک این موضوع و توجه آکاید به آن به خصوص برای

بنادر تجاری کشور در مقطع کنونی از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. بنادر کشورمان در آستانه دوره پساتحریم دوم مستعد جذب سرمایه برای نوسازی و مدرن‌سازی تسهیلات و تجهیزات خود هستند. با توجه به هزینه هنگفت این فرایند و عمر اقتصادی نسبتاً بالای تسهیلات و روسازه بندری، زیرساخت اطلاعاتی و تجهیزات بندری باید دقت داشت که این سیستم‌ها باید به گونه‌ای توسعه داده شوند که برای پذیرش و جریان‌دهی جریان وسائط نقلیه و محموله‌ها در آینده دارای کفایت و کارایی لازم بوده و همچنین دارای امکان ارتقاء در صورت نیاز باشند. در این زمینه باید با نگاهی آینده‌نگرانه وارد عمل شد تا ضمن تأمین مزیت‌های رقابتی مورد نیاز بندر، اجزاء حیاتی سیستم با حداقل هزینه و زمان قابل راهبری و در صورت نیاز قابل ارتقاء باشند. با این اوصاف می‌توان گفت که در مقطع کنونی، تمرکز بنادر بر فرایندهای "تحقیق و توسعه" و "مدیریت فناوری" برای دستیابی به "طرح جامع فناوری بنادر کشور" در افق راهبردی ۱۴۰۴ دارای اهمیت حیاتی است.

افزایش آمادگی مواجهه با اختلالات زنجیره‌های تأمین و آثار آنها

در دهه گذشته عوامل مختل‌کننده زنجیره‌های تأمین دریایی در جهان رو به فزونی نهاده و اختلالات زنجیره تأمین نیز در جهان به نحو قابل توجهی افزایش یافته‌اند. از جمله این عوامل مختل‌کننده می‌توان به بلایای طبیعی، پاندمی و شیوع بیماری‌های همه‌گیر، حملات سایبری، فجایع صنعتی و انسداد مسیرهای دریابوردی اشاره کرد. این گونه اختلالات اغلب آفت و یا افزایش حجم فعالیت یک یا چندی از زیرسیستم‌های بندر را به همراه داشته و در نتیجه کل سیستم بندر را به سمت "بحران" سوق می‌دهد. اگر این عوامل مختل‌کننده موجب آسیب به یک یا چندی از زیرسیستم‌های بندر شود، ابعاد اختلال و زیان ناشی از آن به مراتب بیشتر نیز خواهد شد. نمونه‌های این اختلالات در جهان بسیار بارز هستند. از جمله آنها می‌توان به وقوع توفان دریایی در منطقه و جهان در سال‌های اخیر، انفجار در بنادر بیروت و تیانجین در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۱۵، اعلام قرنطینه کووید-۱۹ در بنادر هند در سال ۲۰۲۰، انسداد اخیر کانال سوئز در سال ۲۰۲۱، ازدحام و نارسایی بنادر و سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای آمریکا در سال ۲۰۲۱، بحران مبادله نیروی کار کشتی در بنادر جهان در دو سال اخیر، حملات سایبری متعدد به بنادر جهان و ایران در سال‌های اخیر و ... اشاره کرد.

آنچه واضح است، شمار عوامل اختلال‌آور در زنجیره‌های تأمین دریایی و ریسک بروز اختلال در این زنجیره‌های تأمین در سال‌های اخیر سیر صعودی قابل توجهی داشته و این سیر در سال‌های پیش‌رو نیز ادامه خواهد یافت. این روند در دهه‌های پیش‌رو آثار بسیار مهمی بر حیات هر بندری در جهان

خواهد داشت. از این رو بنادر جهان در حال توسعه سیستم‌های امنیتی، ایمنی، بهداشت، محیط‌زیست و عملیات خود برای مواجهه با چالش‌ها و تهدیدهای ناشی از این گونه عوامل اختلال آور هستند. در این زمینه باید به دو موضوع توجه خاص داشت. اول آنکه باید در فاز پیشگیری تا حد امکان بر روی نظارت و کنترل عوامل اختلال آوری که در حیطه کنترل بندر قرار دارند، تمرکز داشت. این اقدام می‌تواند از تبدیل چالش به مسئله و سوق یافتن آن به مرز خلق بحران جلوگیری کند. این موضوع مستلزم سرمایه‌گذاری ویژه در سیستم‌های امنیتی، بهداشت و محیط‌زیست (HSE) بندر و همچنین پایش وضعیت زنجیره‌های تأمین، بازارها و وجوه حمل‌ونقلی متصل به بندر است. همچنین بندر باید به توسعه استعداد و ظرفیت خود برای "واکنش" در زمان مواجهه با شرایط اضطراری بپردازد تا ضمن جلوگیری حداکثری از سوق یافتن شرایط به سوی شرایط بحرانی بتواند در صورت مواجهه با چنین شرایطی از اجزای خود محافظت کرده و در صورت ورود به فاز بحران، سیستم را با کمترین آسیب و زیان ممکن به حالت طبیعی آن باز گرداند. مجموعه این اقدامات معمولاً در قالب فرایند "برنامه‌ریزی تداوم کسب و کار" در بندر به جریان افتاده و موجب توسعه "برنامه تداوم کسب و کار" بندر می‌شود. در سال‌های اخیر با افزایش اختلالات در زنجیره‌های تأمین دریایی

بسیاری از بنادر مطرح جهان به سرمایه‌گذاری جدی در این فرایند روی آورده و در صدد کاهش و کنترل ریسک‌های اختلال فرایندهای کسب و کاری خود در قالب چنین برنامه‌ای هستند. با توجه به تهدیدات و ریسک‌های متنوع و متعدد به بنادر تجاری جمهوری اسلامی ایران و شرایط ویژه دوره پساتحریم دوم، به نظر می‌رسد که بنادر کشور ما نیز نیازمند سرمایه‌گذاری جهت توسعه نرم‌افزار و سخت‌افزار مورد نیاز برای مواجهه با این گونه چالش‌ها در قالب برنامه تداوم کسب و کار هستند. در شرایطی که نقطه عطف فعالیت بنادر تجاری کشور در حال رقم خوردن است، به قطع یقین بهتر است که قبل از ورود به شرایط پرمشغله بنادر کشور در این زمینه اقدام جدی داشته باشیم.

سخن پایانی

ورود بنادر تجاری کشور به دوره دوم پساتحریم، رقم‌زننده نقطه عطفی در حیات اقتصادی آنهاست. بنادر تجاری جمهوری اسلامی ایران که طی دهه اخیر به رغم قرار گرفتن تحت شرایط جنگ اقتصادی و تحت شدیدترین تنش‌ها و فشارها سربلندانه به فعالیت خود و خدمات‌رسانی به زنجیره‌های تأمین سراسر کشور ادامه داده‌اند، وارد فضای جدیدی در سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان می‌شوند که با فضای موجود در ۱۰ سال گذشته تفاوت بسیاری دارد. در این فضا ترکیب بازارها، فناوری‌ها، مقاصد بنگاه‌های اقتصادی،

الزامات مطرح در فضای کسب و کار، الگو و قواعد رقابت، شمار و توان ذی‌نفعان و رقیبان و ... نه تنها تغییر کرده‌اند، بلکه با دینامیک بسیار قوی در حال تحول روزبه‌روز هستند. به نظر مؤلف برای آنکه فعالان بنادر و صنعت پايانه‌داری بتوانند در "لحظه مواجهه با حقیقت" (Moment of Truth) ورودی قدرتمندانه به این بازار داشته باشند، باید ضمن ایجاد درک و بصیرت در فعالان این بخش نسبت به این اکوسیستم بی‌نهایت پویا، با پیش‌نگری و تدبیر برداشتن هر گام را برای ورود و پیشروی در این بازار با نگرش پارتویی (یعنی با مقصود تحقق حداکثر اهداف با حداقل منابع موجود ممکن) از پیش طراحی و برنامه‌ریزی کرد. در مقام اجرای این برنامه نیز باید آن را با نهایت درایت و آگاهی ممکن نسبت به شرایط دینامیک بازارها و تحولات و تغییرات جاری در آنها به اجرا گذاشت. در این صورت با توکل به عنایت و حمایت خداوند بزرگ خواهیم توانست گام‌های بزرگی در زمینه بازگرداندن رونق به سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور و اعاده جایگاه شایسته آن در سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان برداریم.

پی‌نوشت:

- 1- World Class
- 2- Technological Singularity
- 3- Business Continuity Planning



BETA

Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا

www.betaco.org

بتا ریشترکنس



شرکت «توسعه خدمات دریایی و بندری بتا»

محل استقرار دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراین

پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

دفتر هرمزگان: مجتمع بندری شهید رجایی، ساختمان بندرعباس آریا، دفتر ناحیه هرمزگان

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

وبگاه: www.betaco.org ایمیل: info@betaco.org

instagram.com/iranbeta آدرس اینستاگرام

t.me/betabnd آدرس تلگرام

apararat.com/iranbeta آدرس آپارات



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001

