



وضعیت ناوگانهای دریایی موجود و نیازهای آتی

داود ادبی فیروزجائی^۱، علی ادبی فیروزجائی^۲

تهران - شهرک غرب - خ مهستان - جنب پاسگاه نیروی انتظامی - ساختمان نصر ۱۰ - طبقه ۵

صندوق پستی : ۱۵۸۱۵-۳۳۳۶ تلفن : ۸۸۰۸۵۶۱۵ فکس : ۸۸۰۸۵۵۱۱

Davod_Adabi@yahoo.com

چکیده :

یکی از مهم ترین بخش های مطالعات استراتژی صنایع دریایی تحلیل وضعیت موجود صنعت دریایی می باشد. در این مقاله سعی شده تا با استفاده از آخرین آمارهای موجود شرکت بنادرو کشتیرانی و همچنین مدارک موجود از طرف شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ابتدا تحلیلی از مشکلات و تنگناهای فرصت ها و تهدیدهای موجود در صنعت دریایی معرفی گردیده است. و در پایان اندازه بازار پیش روی صنعت و راهکارهایی برای ادامه این صنعت در کشور ارائه گردیده است.

کلمات کلیدی:

وضعیت موجود صنعت دریایی - حمل و نقل دریایی - مشکلات، فرصتها و تهدیدهای صنعت دریایی

^۱ - سرپرست اماکن زیست و روسازه دفتر طراحی شرکت کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران

^۲ - مدیر عامل شرکت پژوهش صنعت پوریا



۱. مقدمه

دریاداری و بندرداری که شامل باز نگهداشتن آبراه ها و کانالهای محل عبور و مرور کشتی های تجاری و خدماتی است، با انجام لایروبی، نصب و نگهداری علائم، فانوسهای دریایی و خشکی هدایت کشتیها و بارگیری و تخلیه آنها کامل می شود. اجرای مقررات بندری، دریایی، کشتیرانی بازرگانی و مدیریت تردد و بارگیری و تخلیه کشتی های تجاری خدماتی به منظور ایجاد موقعیت و فراهم ساختن تسهیلات مناسب و لازم جهت گسترش بازرگانی و امور تجارت دریایی و همچنین وصول حقوق و عوارض بندری، قسمت بندرداری از وظایف سازمان بنادر و کشتیرانی را تشکیل می دهد که سابقه آن به ۱۲ ذیحجه سال ۱۲۲۹ هجری قمری برابر با نوامبر ۱۸۱۴ میلادی باز میگردد. برای حفاظت انبارها، کالاها، ساختمانها و نیز انجام اجرائیات و امور انتظامی و حفاظتی در اسکله ها و باراندازها، سازمانی به نام سازمان بنادر و گمرکات در وزارت دارایی پیش بینی گردید. به استناد ماده دوم قانون اختیارات و به موجب آیین نامه دیگری که به تصویب کمیسیون دارایی و استخدامی مجلسین رسید، از تاریخ ۱۳ بهمن ماه ۱۳۴۸ سازمان، شخصیت حقوقی پیدا کرد و وظایف و اختیارات، ارکان و تشکیلات آن معین شد. در سال ۱۳۵۳ و بدنبال تصویب قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری اضافه شدن وظائف حمل و نقلی به وزارت جدید راه و ترابری، سازمان بنادر و کشتیرانی نیز از وزارت دارایی منتزع و به وزارت جدید راه و ترابری انتقال یافت. در مقاله حاضر سعی شده تا مطالبی شامل: روند گسترش و افزایش ظرفیت حمل کالا در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و بررسی تحولات گذشته، تحلیل مشکلات و چشم انداز آینده حمل و نقل دریایی و اثرات و تبعات جنگ تحمیلی بر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مورد بررسی قرار گیرد.

۲. وضع موجود حمل و نقل دریایی کشور

- ✓ قابلیت ارائه خدمات بندری و وجود ظرفیت اسمی مناسب در بنادر بازرگانی کشور
- ✓ هماهنگی نسبی با استانداردهای جهانی از دیدگاه ملاحظات ایمنی
- ✓ عدم وابستگی به مراکز آموزش دریایی خارج از کشور
- ✓ وجود بانکهای اطلاعاتی در زمینه های تحقیقاتی مختلف و همچنین آمار ثبتی (B.B.S)



✓ وجود مناطق ۵ گانه ویژه اقتصادی بندری و توانایی در تبدیل بندر شهید رجائی به یک قطب تجاری در منطقه

✓ قابلیت جایگزینی و توسعه ظرفیت تجاری دریایی از منابع داخلی شرکت

✓ نقش غالب و مسلط دولت در امور مربوط به حمل و نقل دریایی

✓ عدم امکان رقابت با بنادر منطقه به خاطر قوانین و مقررات موجود

✓ برخورداری نسبی از تجهیزات کافی در بنادر بازرگانی کشور

✓ بالا بودن متوسط سن و فرسودگی ناوگان تجاری دریایی

۳. مشکلات و تنگناها

✓ محدودیت و وجود موانع قانونی در فعالیت بخش خصوصی و غیر دولتی در حمل و نقل دریایی

✓ مشکلات موجود در قوانین گمرکی برای ثبت کشتیهای خریداری شده

✓ ضعف اطلاعات و آمار از شرایط جوی و دریایی

✓ عدم هماهنگی بین ارگانهای مستقر در بنادر

✓ فقدان نظام هماهنگ و منسجم در ارایه آموزشهای دریایی

✓ عدم انعطاف پذیری قوانین و مقررات حاکم بر بخش جهت رقابت با بنادر منطقه

✓ پایین بودن سهم حمل و نقل کانتینری در حمل و نقل دریایی

✓ نبود زمینه های لازم برای مشارکت بخش خصوصی در سرمایه گذاری و بهره وری در تاسیسات و

تجهیزات بنادر

✓ عدم هماهنگی بین ارگانهای ذیربط در ساخت و ساز بنادر

✓ عدم استفاده مطلوب از امکانات تعمیر و ساخت کشتی در داخل

✓ طولانی بودن زمان ترانزیت کالا به خاطر قوانین و مقررات دست و پا گیر و نبود هماهنگی بین

دستگاههای ذیربط



۴. چشم انداز آینده و متغیرهای اصلی [1] و [2]

✓ افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر بازرگانی کشور تا ۵۲ میلیون تن (کالای غیر نفتی) در افق ۱۳۸۶ و ایجاد امکانات و تسهیلات پهلوگیری در بنادر مذکور جهت پهلوگیری کشتی های با اندازه های بزرگ

✓ ادامه روند افزایشی امکانات کانتینری در بنادر بازرگانی

✓ تکمیل و به بهره برداری رساندن ۱۶ بندر صیادی و سایر عملیات اجرایی نیمه تمام دریایی تا افق ۱۳۸۶

✓ افزایش ظرفیت ترانزیت تا ۶ میلیون تن کالا در سال تا ۱۳۸۶ در بنادر ترانزیتی کشور

۵. چالشهای آینده بخش

✓ مشارکت بخش غیر دولتی در امور حمل و نقل دریایی

✓ بهره وری بهینه منابع، تجهیزات و ابنیه همچنین نگهداری از سرمایه گذاریهای انجام شده

✓ هماهنگی فعالیتهای حمل و نقل دریایی

✓ رقابتی شدن تعرفه های بندری

۶. سیاستهای استراتژیک حمل و نقل دریایی

✓ رشد بهره وری با استفاده بهینه از منابع، تجهیزات، ابنیه و تاکید بر امر نگهداری

✓ افزایش حدود اختیارات مدیران و اعمال مدیریت غیر دولتی در بهره برداری از ناوگان

✓ اشاعه فرهنگ دریانوردی و تشویق مسافرتها در یایی

✓ بستر سازی جهت رونق ترانزیت کالا و رشد صادرات غیر نفتی

✓ رقابتی نمودن تعرفه ها

✓ ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی بر اساس استانداردهای جهانی.

✓ تکمیل بنادر تجاری اصلی و تکمیل و تجهیز بنادر صیادی کشور



- ✓ مطالعه و تدوین طرح جامع سواحل و بنادر در قالب طرح آمایش سرزمین
- ✓ حذف فعالیتهای موازی دستگاه های اجرایی در جهت جلوگیری از تداخل وظایف و رفع تعدد مراکز تصمیم گیری
- ✓ ایجاد بسترهای لازم مخابراتی پیشرفته و تجارت الکترونیکی در سطح کشور و بکارگیری فن آوری پیشرفته و اجرای مدیریت نوین
- ✓ توسعه و تجهیز ایستگاههای اندازه گیری مشخصه های دریایی و توسعه مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی
- ✓ سیاستگذاری متمرکز و امور اجرایی غیر متمرکز .
- ✓ توسعه حمل و نقل کانتینری .
- ✓ حمایت های قانونی و مالی از بخش غیر دولتی به طریق واگذاری تسهیلات مالی و بانکی در بخش حمل و نقل دریایی .
- ✓ جذب سرمایه های داخلی و خارجی .
- ✓ خصوصی سازی از طریق اعمال مدیریت خصوصی بر اساس قانون تجارت بر سرمایه دولتی .
- ✓ اعمال سیاست های تشویقی در جهت ایجاد و توسعه شرکتهای حمل و نقل دریایی .

۷.۱ اثرات و تبعات جنگ تحمیلی بر ک.ج.ا.

خسارات وارده به ناوگان تجاری دریایی کشور، در طول جنگ تحمیلی که موجب انهدام کشتیها و یا باعث آسیب گردیده مجموعاً ۱۱/۸۳۶ میلیارد ریال خسارت را وارد آورده است. از کل خسارت وارده بر ناوگان تجاری دریایی حدود ۱۱/۱۱۱ میلیارد ریال یا ۹۳/۸۸٪ آن مربوط به کشتیهای منهدم شده و بقیه یعنی حدود ۶/۱۲٪ مربوط به آسیب وارده به کشتیهای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت کشتیرانی ایران و هند است.



۸. تحولات جمعیتی کشور

طی سال ۱۳۷۰ طبق برآورد مراجع ذیربط و اعلام بانک مرکزی جمعیت کشور بالغ بر ۵۵/۸ میلیون نفر بوده است در حالی که در پایان سال ۱۳۸۰ جمعیت کشور ۶۴/۹ میلیون نفر رسیده است. تولید سرانه از ۲۳۷ هزار ریال در سال ۱۳۷۰ به ۲۹۸ هزار ریال طی سال ۱۳۸۰ افزایش داشته است و ارزش ارزی کل واردات طی این سال ها به ترتیب از ۱۹۰، ۲۵، میلیون دلار به ۱۳۸، ۱۸، میلیون دلار کاهش یافته، اما شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی بر اساس ۱۰۰ = ۱۳۶۹ از ۱۲۰/۷ به ۹۵۷/۶ افزایش پیدا کرده است. در سال های ۱۳۸۰ - ۱۳۷۰ میزان کالای تخلیه شده در بنادر بین ۱۶/۹۶۹ میلیون و ۲۸/۶۵۶ میلیون تن نوسان داشته است که کمترین مقدار تخلیه کالا در بنادر به سال ۱۳۷۳ با مقدار ۱۵/۲۴۰ میلیون تن و بیشترین تخلیه کالای وارداتی مربوط به سال ۱۳۸۰ به مقدار ۲۸/۶۵۶ میلیون مربوط میشود.

۹. رشد میزان واردات

شاخص های مورد نظر جهت تبیین عملکرد حمل و نقل دریایی در زمینه کالا عبارتند از :

- ۱- تناژ (وزن) محمولات تخلیه شده در بنادر کشور
- ۲- تناژ (وزن) محمولات بارگیری شده در بنادر کشور
- ۳- تناژ (وزن) محمولات تخلیه و بارگیری شده در بنادر کشور (مجموع ۲ بند فوق)
- ۴- کانتینر های تخلیه و بارگیری شده در بنادر کشور

۱۰. لنج های حمل بار

هم اکنون بیش از ۵۶۲۱ فروند انواع لنج های باری و ماهیگیری در بنادر جنوبی کشور مشغول به فعالیت هستند. با توجه به محدودیتهای اعمال شده از سوی بنادر حاشیه خلیج فارس (سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس) ضرورت دارد دولت برای جایگزینی این لنجها با کشتیهای فلزی با ظرفیت حدود ۲۵۰ تن حمل بار تدبیر لازم را اندیشیده و در طی یک برنامه ۵ ساله به مرحله اجراء درآورد. با این برنامه بازاری بشرح جدول ۱ برای جایگزینی این لنجها در ۵ سال آینده پیش بینی می شود.



۱۱. کشتی های صیادی

هم اکنون ۱۲۸ فروند انواع کشتی صیادی در خلیج فارس مشغول فعالیت هستند. با توجه به وضع قوانینی منوط بر ممنوعیت صید ساحلی، کشتی های صیادی مجبور خواهند شد تا به صید عمقی بپردازند. اگر در طی ۵ سال آینده ۳۰ درصد از این کشتی های صیادی اقدام به تعویض شناور خود کنند بازار جدول شماره ۲ برای ساخت کشتیهای صیادی پیش بینی می شود که عمدتاً مربوط به کشتیهای صیادی از نوع لانگر لاینر و پرساینر می باشد که در حال حاضر مجوز صید در آبهای عمیق را دارا می باشد.

۱۲. ناوگان بازرگانی

اندازه ناوگان بازرگانی در جدول شماره ۳ نشان داده شده است.

۱۳. ناوگان LNG

فازهای ۱۱-۱۴ برای صدور LNG منظور شده است و برای این منظور قرار دادهایی به شرح ذیل منعقد شده است.

ایران-LNG- اولین قرارداد، ایران LNG است که با BP ویک شرکت هندی منعقد شد.

پارس LNG - پروژه دوم پارس LNG است که با مشارکت شرکت توتال فرانسه و شرکت پتروناس فرانسه که ۶۰٪ سهام را در اختیار دارند و ۴۰٪ شرکت نفت دارد منعقد خواهد شد.

پرشیا-LNG- پروژه سوم که عیناً وظایف آن همین است. مشارکتی است بین شل و شرکت اسپانیایی ۵۰٪ آنها و ۵۰٪ شرکت نفت که به آن پرشین LNG می گویند.

اندازه بازار کشتیهای گازبر LNG معادل حمل ۳۴ میلیون تن گاز LNG- نی از به تاملی ۳۲ فروند کشتی گاز بر ۳۲ x ۱۷۰- نیاز به سرمایه گذاری ۵/۵ میلیارد دلار می باشد.



۱۴. ناوگان نفتکش

اندازه بازار نفتکش در جدول شماره ۴ و ظرفیت نفتکش های موجود با باربری ۷۵۰۰۰ تن به بالا در نمودار شماره ۱ نشان داده شده است.

۱۵. نتیجه گیری:

وجود پتانسیل مناسب بازار برای توسعه صنعت کشتی سازی :

- ۱- سرمایه گذاری در نفت و گازوبرنامه ریزی برای صادرات آن
- ۲- سرمایه گذاری عظیم در صنایع پتروشیمی و لزوم صادرات محصولات
- ۳- وجود بیش از ۲۷۰۰ کیلومتر مرز دریایی و لزوم استفاده از شناور برای واردات و صادرات
- ۴- نیاز ناوگان دریایی

اقدامات ضروری پیش بینی شده توسط صنایع دریایی کشور :

- ۱- تکمیل سرمایه گذاری ها (سخت افزاری و نرم افزاری)
 - ۲- جذب تکنولوژی و دانش فنی از طریق تشکیل مشارکت با شرکتهای صاحب نام خارجی
 - ۳- جذب و آموزش نیروی انسانی مورد نیاز
 - ۴- ساماندهی زنجیره تامین کنندگان قطعات و تجهیزات با استفاده از کلیه توانمندیهای بخش خصوصی
- ده ساله نتایج حاصل از توسعه صنعت کشتی سازی در قالب یک برنامه جامع:
- ۱- قطع وابستگی به بیگانگان
 - ۲- بهره برداری بهینه از سرمایه گذاری انجام شده و توان داخلی در صنایع دریایی
 - ۳- ایجاد زمینه مناسب برای رشد صنایع جنبی مربوط به صنایع دریایی
 - ۴- ایجاد حداقل ۲۰۰۰۰ نفر اشتغال مستقیم در صنایع کشتی سازی و ۴ برابر آن در صنایع جنبی
 - ۵- ارتقاء وضعیت موجود به صنعت قابل رقابت در بازار جهانی
- چاره اندیشی

برقراری تسهیلات و ایجاد سازوکار برای صنایع کشتی سازی از طریق :



۱- مصوبه هیئت محترم دولت

۲- تصویب قانون توسعه صنایع دریایی

۳- تشویق بخش خصوصی داخل و خارج به سرمایه گذاری در صنایع کشتی سازی و صنایع جانبی آن

۴- جذب شرکتهای توانمند خارجی با استفاده از اهرم بازار به مشارکت (JV) باشکتهای داخلی

راهکارهای مناسب جهت پیشرفت و توسعه صنعت دریایی کشور:

۱- اعطای وام بلند مدت با بهره کم و شرایط آسان

۲- پرداخت یارانه برای مثال اروپا ۱۴ درصد، آمریکا ۳۳ درصد و کره جنوبی ۲۷ درصد یارانه به صنایع دریایی

پرداخت می کنند.

۳- معافیت مالیاتی

جدول شماره ۱- اندازه بازار لنج ها

بازار	تعداد تعویض	تعداد تعویض	قیمت هر کشتی فلزی با ظرفیت حدود ۱۲۰۰ تن (میلیون دلار)	برآورد حجم بازار (میلیون دلار)	حجم سالیانه بازار در طول ۵ سال برنامه جایگزینی (میلیون دلار)
تعویض لنجهای باری با کشتی فلزی با ظرفیت حدود ۲۵۰ تن	۲۸۰۰	۷۵۰	۱/۳	۹۷۵	۱۹۵

جدول شماره ۲- اندازه بازار کشتی های صیادی

بازار	تعداد تعویض در طی برنامه (فروند)	قیمت هر فروند کشتی جدید (میلیون دلار)	برآورد حجم بازار از سال ۸۰ تا ۸۵ (میلیون دلار)	برآورد حجم سالیانه بازار از سال ۸۰ تا ۸۵ (میلیون دلار)
کشتی های صیادی	۳۸	۱۰	۳۸۰	۷۶



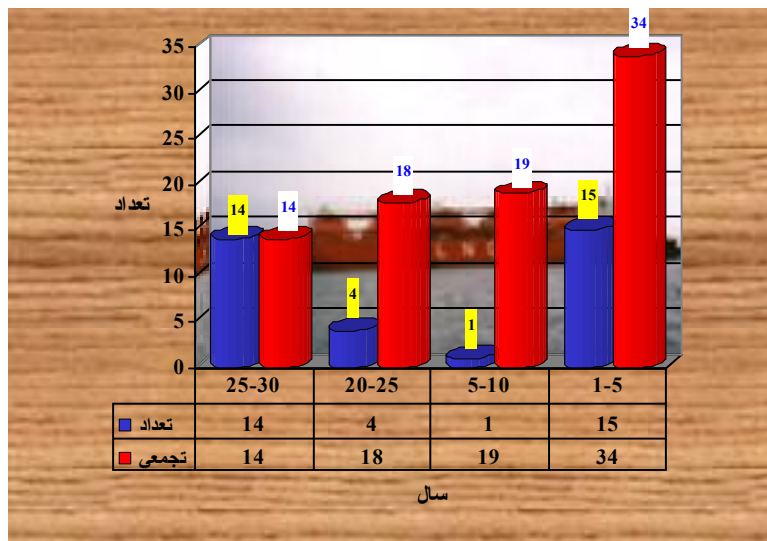
جدول شماره ۳- اندازه بازار ناوگان بازرگانی

بار قابل حمل میلیون تن	بار حمل شده میلیون تن		ظرفیت ناوگان میلیون تن	تعداد کشتی (فروند)	سال
	خارجی	داخلی			
۳۵/۸۸	۳۵	۱۵/۷	۳	۸۸	ناوگان بازرگانی سال ۱۳۷۹

جدول شماره ۴- اندازه بازار ناوگان نفتکش

بار قابل حمل میلیون تن	بار حمل شده میلیون تن		ظرفیت ناوگان میلیون تن	تعداد کشتی (فروند)	سال
	خارجی	داخلی			
۱۱۵	۳۵	۲۰	۳,۶۳	۳۷	ناوگان نفتکش سال ۱۳۷۹

نمودار شماره ۱- نفتکشهای موجود با باربری ۷۵۰۰۰ تن به بالا





۱۶. مراجع:

- ۱- کاپیتان محمد رضا روشندل "بررسی سهم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حمل محمولات دریایی در میادین حمل و نقل بین المللی و راهکارهای افزایش آن" وزارت بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آموزش کشتیرانی سال ۱۳۸۱
- ۲- دکتر محمد فنائی "سهم کنونی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از بازار حمل و نقل کانتینر (منطقه و بین الملل) و راهکار های افزایش آن" وزارت بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آموزش کشتیرانی سال ۱۳۸۰.
- ۳- دفتر برنامه ریزی و بودجه ، گزارش عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۸ سال ۱۳۷۹ .
- ۴- دفتر برنامه ریزی و بودجه ، گزارش عملکرد سازمان بنادر و کشتیرانی در سالهای ۱۳۷۶ الی ۱۳۷۸.
- ۵- دفتر برنامه ریزی و بودجه ، گزارش عملکرد سازمان بنادر و کشتیرانی در سال ۱۳۸۰.
- ۶- ماهنامه آمار عملیات سازمان بنادر و کشتیرانی ۱۳۷۵ الی ۱۳۷۸ انتشارات طرح و توسعه
- ۷- دفتر برنامه ریزی و بودجه ، گزارش عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی سالهای ۱۳۶۹ الی ۱۳۸۰ .