



سازمان بنادر و دریانوردی

# خبرنامه مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

شماره ۵۲ مرداد ۱۳۹۳

فرصت سرمایه گذاری در بنادر ایران





## Contents

۳	افزایش حجم تجارت آسیا - اروپا.....
۴	انتشار دستورالعمل فرسایش ساحلی توسط پیمانک .....
۵	آغاز بکار آزمایشی اولین ترمینال کاملاً اتوماتیک در چین.....
۶	صد سالگی کانال پاناما .....
۷	پافشاری چینی ها بر عریض تر کردن کانال پاناما .....
۸	توسعه همه جانبه منطقه آزاد تجاری صحار عمان.....
۱۰	پیشنهاد بندرگاه امن در دریای طوفانی توسط Neptune.....
۱۱	حمایت IMO از فراخوان GOC برای عملیات نجات اقیانوس.....
۱۳	دزدی دریائی: خطر همیشگی در آسیای جنوب شرقی.....
۱۴	<b>دعوت ایران از سرمایه‌گذاران بندری.....</b>
۱۶	ساخت قریب الوقوع کشتی کانتینربر با ظرفیت 24000 TEU .....
۱۷	ساخت کانال جدید سوئز توسط مصر.....
۱۸	قطر سهامدار عمده UASC شد.....
	تحلیل های منتخب در خصوص خبر " افزایش فعالیت ترمینال کانتینری در بندر صحار عمان " مندرج در
۱۹	خبرنامه شماره ۵۱.....

## افزایش حجم تجارت آسیا - اروپا

حجم تجارت در مسیر تجاری آسیا اروپا در پنج ماهه اول سال ۲۰۱۴ و در مقایسه با همین بازه زمانی در سال ۲۰۱۳ به میزان ۸٪ افزایش داشته و به ۶/۲ میلیون TEU رسیده است. ماه مه نمایانگر دومین و بالاترین رکورد افزایش گزارش شده در سال ۲۰۱۴ در مسیر تجاری است که این مقدار در زیر افزایش ۶/۱۴ درصدی ثبت شده در ماه مارچ قرار گرفته است. کل مسیر تجاری اروپا- آسیا شاهد افزایش ۲ درصدی سال به سال در ماه مه بوده است. بر اساس گزارش Lloyd's Loading List، حجم تردد کامیون در مقایسه با همین بازه زمانی در سال گذشته ۱/۵ درصد بیشتر و حدود ۲/۹ میلیون TEU بوده است. همچنین بر طبق مقادیر جهانی، حجم بالابری کانتینر در مقایسه با ماه مه سال گذشته ۵/۷ درصد افزایش داشته و به ۱۱/۵ m TEU رسیده است.





سازمان باادوردیانوردی

## انتشار دستورالعمل فرسایش ساحلی توسط پیانک

پیانک - انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل دریائی - به انتشار گزارش جدیدی با عنوان "کشورهای در حال گذار: دستورالعمل کاهش فرسایش ساحلی" پرداخته است. این گزارش توسط کارگروه شماره ۱۲۳ کمیسیون همکاری های بین المللی پیانک (COCOM)<sup>۱</sup> تهیه شده و هدف از تهیه این دستورالعمل فراهم آوردن اهداف و روش هایی است که تعیین کننده بهترین اقدامات در جهت ثبات خطوط ساحلی به خصوص در کشورهای در حال گذار (CIT)<sup>۲</sup> می باشد. کشورهای در حال گذار (CIT) معرف کشورهای است که دارای عدم و یا کمبود تجربه در مدیریت مناطق ساحلی بوده و این نبود تجربه اغلب به دلیل کمبود امکانات و یا سازماندهی ناکافی می باشد. به گزارش پیانک مغایرت های فنی میان توسعه سواحل و فرسایش ساحلی مستقل از طبقه بندی کشورها می باشد. اگرچه، در کشورهای در حال گذار مسائل و مشکلات مرتبط با کاهش فرسایش به دلیل فقدان قابلیت های مدیریتی سواحل، قانون گذاری و اجرا معمولاً بیشتر می باشد. این گزارش به توصیف فرآیندهای ساحلی، شناسایی مشکلات فرسایشی ساحلی عمده و بهترین پژوهش های انجام شده در زمینه سواحل پرداخته و پیشنهادهایی را در زمینه متدولوژی تصمیم گیری جهت برقراری ثبات در خطوط ساحلی ارائه می دهد.



<sup>1</sup> - International Cooperation Commission

<sup>2</sup> - Countries in Transition



سازمان بنادر و دریانوردی

## آغاز بکار آزمایشی اولین ترمینال کاملاً اتوماتیک در چین

به گزارش پرتال خبری **what's on Xiamen** ترمینال کانتینری **Xiamen yuanhai** که گفته شده اولین ترمینال کانتینری در چین است " به طور آزمایشی شروع به کار کرده است .

این ترمینال کانتینری در سکوی شماره ۳ بندر **Haicang** واقع شده و به طور مشترک توسط **Xiamen government** و شرکت عمرانی **COSCO** و **China Communication** بنا نهاده شده است.

یک سیستم هوشمند نیز در این ترمینال نصب شده است که کلیه ی گردش های کاری را کنترل می کند و باعث برتری این ترمینال از نظر کارایی و بهره وری نسبت به دیگر بنادر رقیب خواهد شد.

انتظار می رود که توان عملیاتی در بندر **Xiamen** به اندازه **۷۸۰/۰۰۰** الی **۹۱۰/۰۰۰ TEU** است که این مقدار **۲۰** درصد بیشتر از توان عملیاتی بنادری است " که کاملاً اتوماتیک نیستند.

این ترمینال کانتینری تا کنون مبلغ سرمایه گذاری شده معادل **۱۰۵** میلیون دلار آمریکا را دریافت کرده است .







سازمان نادر و دریانوردی

## صد سالگی کانال پاناما

کانال پاناما که برای بسیاری از افراد یکی از عجایب دنیای صنعت محسوب می شود، امروز صد ساله است و به پاس یک قرن حضور قوی، گذشته را جشن گرفته و رو به سوی آینده ای روشن گام برمی دارد.

این کانال که در سال ۱۹۱۴ افتتاح شد یک کانال حیاتی برای تجارت جهانی در شرق و غرب است. از زمان افتتاح این کانال تا کنون بیش از یک میلیون کشتی از آن عبور کرده و نزدیک به ۹ میلیارد تن بار جابجا نموده اند. با این وجود، این کانال در سال ۲۰۱۴ به عرصه ای جدید پا گذاشته و توسعه خواهد یافت.

توسعه این کانال موجب رونق شدید کشتی رانی جهانی خواهد شد. با اضافه نمودن مجموعه ی جدیدی از قفل ها (LOCKS) در ورودی اقیانوس اطلس و آرام، کشتی هایی با ظرفیت TEU ۱۲۵۰۰ امکان عبور از تنگه پاناما را خواهند داشت؛ در حالیکه هم اکنون حداکثر ظرفیت مجاز برای عبور از این کانال TEU ۴۰۰۰ است و این به معنای سه برابر شدن ظرفیت مجاز برای عبور از کانال پاناما است. توسعه این کانال بار دیگر تجارت جهانی را متحول خواهد نمود و پتانسیل کافی جهت تعریف مجدد صنایع بندری ساحل شرقی ایالات متحده و نیز قابلیت عمل نمودن بعنوان یک جهانی برای بازار سوخت را دارا می باشد.





سازمان نادر و دریانوردی

## پا فشاری چینی ها بر عریض تر کردن کانال پاناما

یک هیئت چینی علاقه‌مندی خود را به ساخت سدهای بالابر بزرگتر از سدهای در حال ساخت کنونی در کانال پاناما اعلام کرد. گسترش‌های اخیر، که در دسامبر سال ۲۰۱۵ به اتمام خواهند رسید، شرایطی را فراهم خواهد آورد تا کشتی‌های پاناماگذر جدید با ظرفیت  $12/500$  TEU از این کانال عبور کنند؛ اگر چه بر اساس گزارش **Miami Herald** چین در آرزوی کانال عریض‌تری است. نظریه مجموعه چهارم سدهای بالابر در سال ۲۰۱۳ در یک کنفرانس در بوگوتا، کلمبیا، و پس از اظهارات آقای **Rodolfo Sabonge** در خصوص نیازسنجی توسعه کانال پاناما مورد توجه قرار گرفت. یک سال بعد پیشرفتهایی در این زمینه حاصل شد و یک هیئت مهندسی چینی به شرکت در این پروژه علاقه‌مندی نشان داد. این حرکت ایجادکننده‌ی موجی در صنعت کشتیرانی بود؛ اگر چه چین پیش از این و در سال ۲۰۱۴ مجوز ساخت یک کانال در نیکاراگوئه، کشور همسایه‌ی پاناما، را اخذ کرده بود. این هیئت چینی شامل آقای **Mo Wenhe**، رئیس شعبه پکن شرکت چینی مهندسی بندر و آقای **Wei Hua Wang** از دفتر چینی-پانامایی توسعه تجارت است که این دو به تازگی با آقای **Jorge Quijano** مدیریت کانال پاناما، ملاقاتی داشته‌اند. آقای **Wenhe**، در این رابطه می‌گوید: "ما در حال بررسی مشارکت در کلیه‌ی پروژه‌های کانال پاناما به خصوص طراحی، ساخت و تامین مالی مجموعه چهارم سدهای بالابر هستیم".





سازمان بازرگانی و دریانوردی

## توسعه همه جانبه منطقه آزاد تجاری صحار عمان

منطقه آزاد صحار در طی چندمدت اخیر شاهد رشد قابل توجهی بوده است و بر طبق پیش بینی های دقیق انجام شده تا چند هفته آینده ترافیک مسقط به سوهار منتقل خواهد شد.

جمال عزیز، مدیرارشد اجرایی منطقه آزاد تجاری صحار اظهار داشت: تنها ظرف مدت شش ماه، ما توانستیم عملیات خود را تقریباً از هر لحاظ توسعه دهیم. از جمله این توسعه ها می توان به جابجائی و توسعه ۱۳۰ میلیون دلاری ترمینال کانتینری بین المللی عمان و یک سرمایه گذاری ۲/۵ میلیون دلاری جهت اتصال به زیرساخت هایی که موجب کاهش مدت زمان بازگشت در تاسیسات ذخیره سازی نفت و گاز Oiltanking Odjell می شود، اشاره کرد.

وی افزود: در چند سال اخیر ما شاهد رشد حجم بار با نرخى بالغ بر ۵۰ میلیون تن در سال بودیم علاوه بر این هنگامی که سوهار با سرمایه گذاری مشترک با بندر روتردام در سال ۲۰۰۲ راه اندازی شد، صنایعی نیز شکل گرفتند که آنها نیز در این مدت رشد نموده اند.

آقای جمال عزیز در بخشی از گزارش نیم سال شرکت از برنامه های موجود برای یک ترمینال ملی برای ذخیره مواد غذایی و محصولات کشاورزی و ارتباطات هوایی و ریلی که نویدبخش آینده ای روشن هستند، خبر داد.

وی همچنین خاطرنشان ساخت که معامله با یکی از بزرگترین تجارخانه های عمان که سعود بهوان نام دارد موجب رشد تجارت خودروی سوهار تا ۴۰۰ / ۲۰۰ دستگاه خودرو در سال خواهد شد و تولیدکنندگان جهانی همچون لکسوس، کیا، فورد، تویوتا و دایهاتسو را به این منطقه جذب می کند. لازم بذکر است که نیرسان و B.M.W در حال حاضر توسط سعود بهوان به این منطقه آورده شده اند.

با توجه به منافع پایدار موجود در حوزه های تجاری اصلی صحار ( برای مثال؛ صنایع پتروشیمی، فلزات و لجستیک که شامل یک قرارداد ۶۰ میلیون دلاری با یک کنسرسیوم انگلیسی جهت ساخت بزرگترین کارخانه فلزات کمیاب





سازمان بانادر و دریانوردی

بعد از چین نیز می باشد)، آقای جمال عزیز مساله پایداری که موجب رشد سریع و اشتغال زائی خواهد شد را مورد تاکید قرارداد.

وی اظهار داشت: ((چیزی که موجب رشد قابل توجه در نیمه اول امسال شده است پرهیز از بیهوده کاری می باشد. این یک استراتژی بسیار واضح و روشن است که ما سعی در دستیابی به آن داریم و همه بازارهایی که ما وارد آنها شده ایم با سرعتی استثنائی در حال رشد هستند. این امر برای پیشرفت قاطعانه ما طی دهه آینده حائز اهمیت می باشد. بعلاوه این استراتژی سنگ بنای اشتغال زائی در صحار خواهد بود)).





سازمان بنادر و دریانوردی

### پیشنهاد بندرگاه امن در دریای طوفانی توسط Neptune

شرکت امنیت دریانوردی Neptune<sup>۳</sup> دوره های آموزشی مدیریت بحران را در بنادر اصلی در آسیا، خاورمیانه و آفریقا با هدف تقویت پدافند در شرایط بسیار بی ثبات اقلیمی و سیاسی برگزار کرده است. به منظور ارائه آموزش تخصصی به افسران امنیتی و پرسنل ارشد، Neptune اقدام به جمع آوری تیمی از متخصصین از دفتر مرکزی خود در دوبی نموده است. این دوره آموزشی شامل یکسری شرایط پرفشار نظیر حملات ناگهانی، آدم ربائی و حتی شورش مدنی بوده است. جرمی جانسون، مدیر بخش توسعه تجارت Neptune در رابطه با این دوره آموزشی چنین می گوید: "با بهره گیری از تجربه موجود در ایجاد برنامه های واکنش در شرایط اضطراری، درک کامل از ISPS code<sup>۴</sup> و طرح های سلامت و ایمنی قادر به فراهم آوردن مهارت های ضروری برای شرکت کنندگان این دوره آموزشی با هدف بهبود تجارت در کشورهای پر مخاطره شده ایم". وی همچنین افزود: قدیمیترین راه حل تخصصی که توسط Neptune ارائه شده است مربوط به بندری در منطقه ی بالقوه خطرناک و در شرایط بی ثبات منطقه ای بوده است. Neptune دارای دفاتری در انگلستان، دوبی، توکیو و سنگاپور بوده و این شرکت در ابتدا به منظور مقابله با دزدی دریایی در سوماتالی در شمال شرقی آفریقا تاسیس شده است.



<sup>3</sup> - Neptune Maritime Security

<sup>4</sup> - The International Ship and Port Facility Security Code

## حمایت IMO از فراخوان GOC برای عملیات نجات اقیانوس

آقای کوچی سکیمیزو: مدیرکل سازمان بین المللی دریانوردی حمایت خود را از فراخوان افزایش همه جانبه عملیات به منظور کاهش تهدیدات در اقیانوس‌های جهان اعلام کرد. این فراخوان در گزارش اخیر GOC<sup>5</sup> و با عنوان "از زوال تا بهبود: بسته ای برای نجات اقیانوس های جهان" انتشار یافته است. وی همچنین اظهار داشت: "از نظر من توسعه‌ی اندیشمندانه قوانین اقیانوس به همراه اعمال سریع، اجرای موثر، نظارت و اجرای دقیق استانداردهای بین‌المللی از بهترین راه‌های حمایت و حفظ محیط و منابع با ارزش دریایی می باشد. از طریق بکارگیری این اصول، به طور مثال، میانگین نشت عمده نفت (تن 700 >) در سالهای ۲۰۰۰ تنها یک هشتم این مقدار در سالهای ۱۹۷۰ بوده است. بر طبق گفته آقای سکیمیزو این کاهش ناگهانی منتج از تلاش های همزمان IMO<sup>6</sup>، کشورهای عضو IMO و صنایع نفت و کشتیرانی در جهت بهبود امنیت و جلوگیری از آلودگی بوده است.



<sup>5</sup> - Global Ocean Commission

<sup>6</sup> - International Maritime Organization



سازمان باادوردیانوردی

با توجه به بهره برداری پایدار از اقیانوسها مخصوصا ماهیگیری، آقای سکیمیزو، اشاره به فعالیت های مشترک میان IMO و FAO<sup>۷</sup> دارد که هدف از آنها مورد خطاب قرار دادن ماهیگیری های غیر قانونی، گزارش نشده و کنترل نشده (IUU)<sup>۸</sup> و توافقنامه IMO Cape Town است که در سال ۲۰۱۲ با هدف امنیت کشتی های ماهیگیری بسته شد. با توجه به نیاز تقویت حاکمیت دریاهای آزاد از طریق افزایش و ارتقای مراقبت و بازیابی، آقای سکیمیزو اشاره به نقش مهم IMO در توسعه ابزارهای مدیریت زیست محیطی قابل کاربرد در کلیه مناطق دریایی مخصوصا مناطق حساس دریایی دارد. همچنین IMO اقدام به استقرار چندین طرح تفکیک ترافیک و سیستم های مسیریابی کشتی در نواحی پر تردد کشتیرانی در دنیا نموده است.



Global Ocean  
Commission

---

<sup>7</sup> - Food and Agriculture Organization

<sup>8</sup> - illegal, unreported and unregulated fishing



سازمان بازرگانی دریانوردی

## دزدی دریائی : خطر همیشگی در آسیای جنوب شرقی

ایان میلن، متخصص اطلاعات و عملیات دریایی Dryad Maritime، در رابطه با خطر دائمی و روبه افزایش دزدی دریایی در آبهای آسیای جنوب شرقی هشدار داد. در مقایسه با دیگر مناطق دریایی که دزدی دریایی به طور وسیعی در آن دیده می شود، انتشار ارقام مربوط به جرائم دریایی در سه ماهه دوم توسط Dryad، بر این موضوع تاکید دارد که بیشترین نوع جرائم دریایی در سال ۲۰۱۴ و تا کنون اتفاق افتاده است. این گزارش در پی دزدی اخیر تانکر نفتی MT Moresby، در اختیار گرفتن کشتی و گروگان گرفتن خدمه کشتی مذکور و قبل از دزدی کشتی حامل سوخت ۲۲۰۰ تنی منتشر شد. مکان این کشتی همچنان نامعلوم است. از اپریل ۲۰۱۴، تانکر فرآورده های نفتی MT Ai Maru پنجمین تانکری است که در اواخر ماه گذشته ربوده شده است. ایان میلن در رابطه با نتایج تحقیقات می گوید: تیم تحلیل گران پس از بررسی های لازم به این نتیجه رسیدند که در شرق سنگاپور دست کم یک گروه در حال فعالیت و دزدی تانکرهای فرآورده های نفتی کوچک و محموله های نفتی است. این مجرمین با انتقال کشتی به کشتی آشنایی دارند. بدون تلاش پیشگیرانه نیروهای دریایی بومی در جهت مواجهه با این جرائم، وقوع جرائم بیشتری از این نوع را می توان در منطقه پیش بینی کرد.





## دعوت ایران از سرمایه‌گذاران بندری

در تلاش برای افزایش سهم تجارت دریایی، وزیر راه و شهرسازی ایران از سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت مشارکت در توسعه بنادر شمالی و جنوبی کشور دعوت به عمل آورد. آقای عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت که بنادر جنوبی ایران دارای پتانسیل مناسبی برای توسعه اقتصاد دریایی بوده و می‌توان با استفاده از توانایی‌های سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به بهترین نحو از این پتانسیل‌ها استفاده نمود. در سال گذشته، وزارت راه و شهرسازی اقدام به تهیه طرح‌های جامع نموده است و بنا به گفته‌ی آقای آخوندی این طرح‌ها کمک شایانی به نوسازی تمام وسایل حمل و نقل، استقرار بازارهای حمل و نقل و بهبود استانداردها و بهره‌وری خواهند کرد. آخوندی در این رابطه می‌گوید: "بنادر جنوبی ایران دارای ظرفیت کانتینری ۳۰ میلیون تن بوده و یکی از طرح‌های دولت رشد این ظرفیت به میزان ۶ میلیون تن می‌باشد". او همچنین افزود: "هدف دولت بهبود زیرساخت‌ها و برقراری ارتباط میان بنادر جنوبی و شمالی کشور است". در چهار ماهه اول سال جاری، وزارت راه و شهرسازی ۴۰۶/۲۵ میلیون دلار سرمایه را در بنادر و بخش‌های دریایی جذب کرده است.





سازمان بنادر و دریانوردی

سوال: به نظر شما انگیزه های مناسب جهت افزایش سرمایه گذاری در بنادر تحت تاثیر چه عواملی می باشد؟

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

حداقل در ۵۰۰ و حداکثر در ۱۰۰۰ کلمه دیدگاه های خود را در مورد سوال فوق تا تاریخ ۹۳/۶/۱۵ به  
آدرس [researchcenter@pmo.ir](mailto:researchcenter@pmo.ir) ارسال نمایید.



سازمان بنادر و دریانوردی

## ساخت قریب الوقوع کشتی کانتینربر با ظرفیت 24000 TEU

بنابه گزارش OSC<sup>۹</sup> مقدمات برای ساخت کشتی کانتینربر با ظرفیت 24000 TEU که 5000 TEU بزرگتر از بزرگترین کشتی حال حاضر می باشد در حال انجام بوده و ساخت این کشتی در سال 2016 آغاز خواهد شد. بنا به نقل قول Seatrade Global از اندرو پن فوله از OSC، مطالعات امکان سنجی فنی نشان می دهد که هزینه های یک کشتی 24000 TEU در دریا 23/1 درصد کمتر از یک کشتی 12500 TEU و 17/4 درصد کمتر از یک کشتی 16000 TEU می باشد.

اندرو پن فوله می گوید: استفاده از کشتی هایی با ظرفیت 24000 TEU به مقدار زیادی باعث صرفه جویی در هزینه ها شده و علیرغم زیان های منتج از ظرفیت بالا، سفارش کشتی های بزرگتر غیرقابل اجتناب به نظر می رسد. براساس برآورد آقای پن فوله، عملیات ساخت و ساز این سازهی عظیم الجثه در محوطه های کشتی سازی کره ای انجام خواهد شد. نتیجهی آنی ظهور این نوع کشتی افزایش فعالیت ترانشیپی خواهد بود که در عوض اثرات مخربی نیز بر روی اپراتورهای ترمینال و بنادر به دلیل نیاز به بالابردن و به روز رسانی ظرفیت ها در بر خواهد داشت.



<sup>9</sup> - Ocean Shipping Consultants



سازمان بنادر و دریانوردی

### ساخت کانال جدید سوئز توسط مصر

مصر قصد دارد طی یک پروژه ۴ میلیارد دلاری، یک کانال سوئز جدید در موازات کانال فعلی احداث نماید. هدف از ساخت این کانال جدید رونق بخشیدن به فعالیت های تجاری در این کانال و ایجاد ارتباط و اتصال سریعتر میان اروپا و آسیا است.

به موجب این پروژه عظیم، یک کانال سوئز جدید به موازات کانال ۷۲ کیلومتری (۴۴/۷۴ مایلی) فعلی ساخته خواهد شد. مدت زمان پیش بینی شده برای تکمیل این کانال جدید ۵ سال است، هر چند مصر سعی دارد این پروژه را ظرف ۳ سال به پایان برساند. نزدیک به بیست شرکت مصری در این پروژه بلندپروازانه دخالت خواهند داشت و همگی تحت نظر ارتش مصر به فعالیت خواهند پرداخت. هدف از دخالت ارتش در این پروژه حفظ امنیت است، چرا که این منطقه در معرض آشوب های ناشی از مسایل سیاسی داخلی مصر و جنگ میان اسرائیل و غزه قرار دارد. کانال سوئز ۱۴۵ ساله فعلی سالانه بیش از ۵ میلیارد دلار آمریکا برای مصر درآمد دارد.

مصری ها برای حفر کانال سوئز از جان خود گذشتند و این کانال تاریخ را تغییر داده و به طناب نجاتی برای مصر و همچنین کل جهان تبدیل شد. در طول ده سال حفر کانال سوئز، بیش از صد هزار نفر مصری جان خود را از دست دادند و این پیامی بود به کل جهان که مردم مصر افتخار آفرین و تاریخ ساز هستند و بار دیگر نیز این کار را در عصر جاری انجام خواهند داد.





سازمان بازرگانی و دریانوردی

### قطر سهامدار عمده UASC شد

قطر که بزرگترین صادرکننده CNG<sup>۱۰</sup> جهان است، ۵۱/۳ درصد از سهام شرکت کشتی رانی امارات متحده عربی (UASC)<sup>۱۱</sup> را خریداری نمود و به سهامدار عمده این شرکت تبدیل شد.

بر اساس اطلاعات فهرست لویدز، تا قبل از خرید این سهام توسط قطر، کشورهای کویت، قطر، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و عراق هر کدام ۱۹/۳ درصد و کشور بحرین ۳/۵ درصد در این شرکت کشتی رانی سهم داشتند. به موجب این قرارداد، قطر در تعدادی از برنامه های افزایش سرمایه که از طرح های توسعه این شرکت پشتیبانی می کنند، سهم خواهند داشت.

این شرکت کشتیرانی ششمین کشتی TEU ۱۸۰۰۰ ویژه حمل LNG را به ناوگان خود که مشتمل بر ۵۵ کشتی می باشد، افزود. در ماه مارس امسال، فهرست سفارشات UASC با سفارش دادن یک کشتی کانتینربر TEU ۱۸۰۰۰ به صنایع سنگین هیوندای (HHI)<sup>۱۲</sup> در کره، تکمیل شد.

تعداد کل سفارش هایی که این شرکت به منظور توسعه ناوگان خود انجام داد به ۱۷ کشتی رسیده است که شامل یازده شناور TEU ۱۴۰۰۰ و ۶ شناور TEU ۱۸۰۰۰ می باشد.

---

<sup>10</sup> - Compressed Natural Gas

<sup>11</sup> - United Arab Shipping Company

<sup>12</sup> - Hyundai Heavy Industries





سازمان بازرگانی دریایی

## تحلیل های منتخب در خصوص خبر " افزایش فعالیت ترمنال کانتینری در بندر صحار عمان " مندرج در خبرنامه شماره ۵۱

آقای محمد پور حاجی:

مدل مدیریت، نسل بندر صحار و چرایی سرمایه گذاری مسئولین بندر در خصوص جلب کشتیهای کانتینری بزرگ با توجه به فاصله ۶۵ مایلی بندر خورفکان ( بعنوان هاب ترانشیپی) تا این بندر را توضیح و تحلیل نماید.  
بندر صحار مابین بندر مسقط، و خورفکان در قسمت شرقی تنگه هرمز و در دروازه ورودی به دریای عمان و اقیانوس هند واقع شده است.



با توجه به اینکه کشور عمان دارای ذخایر کمی از نفت و گاز است، و در آمد حاصل از کشاورزی و صنعت آن بخش کمی از درآمد این کشور را تأمین می کند، سعی نموده در حوزه های درآمد زای جدید سرمایه گذاری نموده و آینده نامبهم اقتصادی خود را تثبیت بخشد. از اینرو در صنعت توریسم سرمایه گذاری نموده و در چند سال اخیر با درک



## سازمان بازرگانی دریانوردی

موقعیت مناسب خود برای فعال نمودن بنادر، در صدد برآمده تا سهم بیشتری از بازار را در خصوص حمل و نقل دریایی و بخصوص ترانشیپ کانتینری به خود اختصاص دهد. در این راستا پس از فعال نمودن بندر سلاله با همکاری شرکتهای بین المللی در جنوب شرق این کشور و تهیه چشم انداز توسعه برای آن، توسعه بندر صحار با همکاری مشترک بندر روتردام را در دستور کار خود قرار داده تا چشم انداز اقتصادی مثبتی برای خود تدوین نماید.

با علم به اینکه یکی از مهمترین فاکتورهای موفقیت یک بندر یعنی "موقعیت" برای کشور عمان فراهم است و این کشور از یک سو به فاصله کمی از بازار بزرگ کشورهای حاشیه خلیج فارس واقع شده و از سوی دیگر به مسیر غالب کشتیرانی در جهان یعنی مسیر شرق به غرب دسترسی مناسبی دارد، و با توجه به اینکه بندر سلاله تجربه خوبی برای عمان جهت محک زدن توانایی خود در کسب سهم بازار کانتینری و ایفای نقش یک بندر ترانشیپی بوده، عملیات توسعه بندر صحار را با سرمایه گذاری بیش از ۱۵ میلیارد دلار آمریکا آغاز تا این پروژه که مورد حمایت مالی دولت عمان نیز هست یکی از بزرگترین پروژه های توسعه بندری در دنیا باشد<sup>۱۳</sup>.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

<sup>۱۳</sup> منبع: سایت World Maritime News



### تصویر کلی طرح توسعه بندر صحار



منبع: سایت منطقه آزاد صنعتی بندر صحار

در کنار نیاز روز افزون بازرگانی داخلی کشور عمان به واردات و صادرات، ایجاد اشتغال، دلیل دیگر کشور عمان برای سرمایه گذاری در بندر صحار بوده است. بر اساس پیش بینی انجام شده، در صورت تکمیل پروژه های بندری، حدود ۸۰۰۰ شغل مستقیم و بیش از ۳۰۰۰۰ شغل غیر مستقیم در این منطقه ایجاد خواهد شد و این برای کشور عمان یک موفقیت اقتصادی محسوب می شود.

مدل مدیریتی این بندر مدل صاحبخانه ای خواهد بود و با ایجاد منطقه آزاد تجاری و صنعتی در زمره نسل سوم بنادر قرار می گیرد و دورنمای نسل چهارم بنادر را برای این بندر می توان متصور بود. با افق تبدیل به قطب تجاری



## سازمان بازرگانی و دریانوردی

پتروشیمی منطقه و همچنین فراهم آوردن زمینه برای جذب سرمایه گذاری و ورود صنایع ارزش افزوده در پسرکانه های این بندر، زمینه برای افزایش فعالیت ترمینال های آن فراهم می گردد.

بندر صحرار بدلیل واقع شدن قبل از بندر خورفکان شارجه (برای شناورهایی که از آسیای جنوب شرقی و چین به طرف خلیج فارس حرکت می کنند و فاصله بین خورفکان با صحرار حدود ۶۵ مایل می باشد) و دسترسی جاده ای و ریلی ( پروژه آینده) به پسرکانه های عربستان و امارات و بازار بزرگ خلیج فارس نیاز به ایجاد و تقویت بندری با قابلیت بالای جابجایی کانتینر داشت و برای افزایش ضریب موفقیت خود از بندر روتردام بعنوان بزرگترین بندر اروپا خواست در این زمینه با ایشان مشارکت نماید تا ظرفیت بندر را به ۵ میلیون تی ای یو در سال برساند.

با افزایش ظرفیت این بندر که بطور مسلم یک رقیب برای بندر خورفکان و همچنین سایر بنادر امارات نظیر جبل علی محسوب خواهد شد، بندر صحرار علاوه بر ایفای نقش محلی نقش منطقه ای ایفا خواهد نمود و می تواند بعنوان یک بندر ترانزیتی و مرکز توزیع کالا (Distribution Centre) برای کشورهای شرقی دریای عمان نظیر هند و پاکستان و کشورهای واقع در خلیج فارس محسوب شود.

### تصویر موقعیت بندر خورفکان





### سازمان بازرگانی دریانوردی

فاصله ۶۵ مایلی نزدیکتر برای کشورهای ورودی از چین و آسیای جنوب شرقی نسبت به خورفکان می تواند به معنای کاهش مصرف و هزینه سوخت برای نسل جدید کشتیهای غول پیکر باشد که به همراه ایجاد زیرساخت های جدید کانتینری در بندر صحار موجب خواهد شد کشتیهای نسل جدید کانتینری ۱۸۰۰۰۰ هزار تی ای یو و بالاتر تمایل کمتری برای ورود به تنگه هرمز برای پهلوگیری در بنادر داخل محدوده خلیج فارس داشته باشند و بندر صحار را بعنوان بندر مقصد خود انتخاب نمایند تا از این طریق از هزینه های جاری خود کاسته و تعداد سفرهای بیشتری در مسیر داشته باشند.

در صورتیکه خط ریلی بین بندر صحار و عربستان سعودی متصل و تکمیل شود، بخشی از کالاهای بازار عربستان نیز از طریق حمل و نقل ریلی بدون نیاز به طی مسافت طولانی تر از طریق دریا، می تواند به این کشور ارسال شود و این موجب کاهش هزینه تمام شده کالا و بخصوص کاهش زمان تحویل کالا به مشتری خواهد شد و با در نظر گرفتن بازار بزرگ مصرفی کشور عربستان، ایجاد بندر بزرگ کانتینری صحار قابل توجه خواهد بود.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



## آقای یونس غربالی مقدم:

"صحار" بندری که عمان را به شهرت جهانی می‌رساند.

"بندر و منطقه آزاد صحار" یک بندر با آب‌خور مناسب برای کشتی‌های اقیانوس پیما و منطقه آزاد صنعتی با کارکرد فرا منطقه‌ای در خاورمیانه، در کشور عمان و ۲۰۰ کیلومتری مسقط قرار گرفته است. با حجم سرمایه‌گذاری که بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار صورت گرفته به یکی از بزرگترین توسعه‌های بندر و منطقه آزاد دنیا تبدیل شده است. قرارگیری این بندر/منطقه در کانون مسیرهای تجاری بین‌المللی بین اروپا و آسیا موقعیت استراتژیک خوبی برای تجارت فراهم ساخته است. صحار برای دسترسی به بازار خلیج فارس مسیر نامتعادلی را انتخاب نموده و با پذیرش هزینه‌های سنگین در گسترش شبکه جاده‌ای، ریلی و هوایی به کشورهای امارات، بازار بزرگ مصرفی عربستان و سایر کشورهای منطقه، تقریباً مسیرهای جایگزین عبور از تنگه هرمز را انتخاب نموده است.





## سازمان بنادر و دریانوردی

ساخت و تجهیز اسکله هایی با عمق مناسب برای پذیرش بزرگترین شناورهای جهانی، بازیگران جهانی این صنعت را در حوزه عملیات کانتینری، فله خشک، مایع و گاز که شامل شرکتهایی همچون Hutchison Oiltanking Odfjell، C. Steinweg ، Whampoa، و Svitzer را جذب نموده است.

در حال حاضر صحرار به مکانی برای خوشه های لجستیکی ، پتروشیمی و فولاد تبدیل شده و تغذیه کننده صنایع پایین دستی آهن، استیل، پلاستیک، کائوچو و سرامیک و مواد شیمیایی می باشد. وفور انرژی با هزینه پایین ، مواد معدنی و پشتیبانی لجستیکی در استانداردهای بالا و کلاس جهانی انگیزه مضاعفی را برای کسب و کار در صحرار برای شرکای بین المللی فراهم نموده است. این بندر امیدوار است با بهره گیری از موقعیت برتر منطقه ای، توسعه عملیات بندری و دریایی، نقش هاب ترانشیپی منطقه خلیج فارس و دریای عمان را در دهانه ورودی ایفاء نموده و با جذب سرمایه گذاران بین المللی در منطقه آزاد همجوار خود ضمن آنکه تا حدود زیادی تضمین دوسر بار برای خطوط را فراهم می سازد، رقیبی سرسخت برای بنادر منطقه خلیج فارس از جمله بنادر جبل علی، خورفکان، دوحه و شهید رجایی باشد.





## سازمان بنادر و دریانوردی

بندر صحار که اساساً سال شروع ساخت آن به ۲۰۰۲ برمی‌گردد و در سال ۲۰۱۰ نیز منطقه آزاد به آن ملحق شده، یک دهه آغاز فعالیت خود را سپری نموده است. در حال حاضر منطقه آزاد و بندر صحار توسط شرکت بندر صنعتی صحار (SIPC) مدیریت می‌شود، جوینت ونچر بندر رتردام طی قرار داد ۲۵ ساله با نسبت مساوی ۵۰، ۵۰ بوده و مسیر شتابان خود را شروع کرده است. سلطان قابوس امیدوار است اتصال این بندر به بزرگترین بندر اروپا تأثیر شگرفی بر رشد و توسعه صحار و آینده مردم عمان خواهد داشت.

در اینجا شاید در ذهن همکاران عزیزم اولین موردی که مطرح شود بندر چابهار باشد. بندر چابهار که سابقه تاریخی و عملکردی بسیار بالاتری نسبت به صحار دارد، در زمان جنگ تحمیلی پشتیبان اصلی و تنفسگاه تجاری ایران محسوب می‌گردید، در سال ۱۳۷۲، منطقه آزاد چابهار را در همجواری خود جای داده است (نه در سال ۲۰۱۰) و علاوه بر مزیت های بندر/منطقه آزاد صحار، دروازه ورود به کشورهای آسیای میانه و افغانستان به شمار می‌رود. این بندر اکنون بیش از بیست سال هست که در انتظار توسعه و نقش آفرینی در سطح منطقه بوده و تنها ۱۰ سال آن مربوط به تصمیم گیری بر سر الحاق یا عدم الحاق به منطقه آزاد شده است و ... تنها به یاد داشته باشیم همچنانکه وضعیت فعلی کشورمان نتیجه تصمیمات و تلاش های مدیران و کارشناسان دهه های قبل بوده است، آینده زندگی اقتصادی و اجتماعی فرزندانمان نیز در گرو تصمیمات امروزی ما قرار گرفته است.

### آغاز همه چیز از اینجا است. *IT ALL STARTS HERE*

بندر/منطقه آزاد صحار که خود را برای سرمایه گذاران بین المللی اینگونه معرفی می کند، "آغاز همه چیز از اینجا است"، در سال ۲۰۱۳ عملکردی بالغ بر ۴۵ میلیون تن داشته و ۱۹۵۳ شناور را در انواع مختلف مورد پذیرش قرار داده است.

توسعه منطقه آزاد صحار در مقیاس ۴۵۰۰ هکتار در ۵ فاز طراحی شده است و موقعیت ایده الی را برای فعالانی که به دنبال سرمایه گذاری در زمینه محصولات فولادی، استیل و آهن آلات نیمه ساخته، پلاستیک و کائوچو، سرامیک، مواد شیمیایی، مواد غذایی و میوه جات، مبلمان و صنعت اتومبیل در قالب خوشه های صنعتی هستند، فراهم نموده است.



## سازمان بازرگانی و دریانوردی

کل کاربری‌های منطقه آزاد صحار در سه بخش کلی و هدفمند آهن‌آلات و فولاد جهت پشتیبانی از صنایع فولاد منطقه‌ای به ویژه هند و پوشش مصرف بالای آن در خاورمیانه، مواد غذایی و میوه‌جات به دلیل تأمین نیاز فعلی و آتی منطقه و لجستیک و تجارت خارجی که هسته اصلی هرگونه توسعه فعالیت‌های بازرگانی به شمار می‌رود، برنامه ریزی شده است.

اهم مزیت‌های منطقه آزاد صحار را می‌توان به شرح ذیل برشمرد.

- امکان سرمایه‌گذاری با ۱۰۰٪ مالکیت خارجی
- معافیت از مالیات شرکتها از ۱۰ سال تا ۲۵ سال
- امکان بهره‌مندی از پنجره واحد الکترونیکی برای دریافت انواع مجوزهای تأسیس و بهره‌برداری
- امکان بهره‌مندی برای سرمایه‌گذاران در منطقه آزاد صحار از تعرفه‌های ترجیحی براساس توافقنامه تجاری با کشورهای سنگاپور و ایالات متحده
- معافیت از تعرفه گمرکی برای انواع کالاهای تولیدی در منطقه

### صحار یا روتردام؟

بندر روتردام بزرگترین بندر اروپا و دومین بندر بزرگ دنیا به شمار می‌رود. این بندر سالهاست به عنوان مرکز مهم جهانی در زمینه نفت و مواد شیمیایی فعالیت دارد و بسیاری از شرکتهای فعال در حوزه نفت و مواد شیمیایی در آن دفتر و نمایندگی دارند. بندر روتردام بیش از ۹۰ ترمینال دارد که هر یک از این ترمینالها در انواع مختلفی از محموله‌ها تخصص دارند. ۳۵ ترمینال مخصوص مایعات، ۱۵ ترمینال بارهای فله، ۱۷ ترمینال به صورت چند منظوره، ۹ ترمینال کانتینری، ۷ ترمینال حمل خودرو و ۲ ترمینال مخصوص میوه و تره بار دارد.

با این حال مدیریت بندر روتردام خود را محدود به توسعه در پیشکرانه ای بندری ننموده و به منظور حفظ بقا و رقابت پذیری در بازارهای بین‌المللی و در راستای استراتژی بلند مدت بندر روتردام، بنادر مختلفی را در مکان‌های مهم تجاری بین‌المللی به عنوان شرکای تجاری تجهیز و توسعه داده است. در این رابطه با تمرکز بر مشارکت در مدیریت و راهبری بنادر کشورهای با منافع مشترک (بنادر عمان، برزیل، مالزی و هند)، بندر صحار را به عنوان





## سازمان بنادر و دریانوردی

جوینت ونچر استراتژیک روتردام در خاورمیانه انتخاب و سرمایه گذاری لازم را جهت تبدیل آن به بندر نسل سوم و برخوردار از فعالیت های حمل و نقلی و لجستیکی برتر در کلاس جهانی انجام داده است. بدین ترتیب حضور بندر روتردام در بندر صحار در قالب قرارداد ترمینال اپراتوری نبوده و انعقاد قرارداد بلندمدت و برنامه ریزی براساس طرح جامع و با در نظر گرفتن منافع طرفین تعریف و تضمین شده است. براساس بررسی های بعمل آمده مدیریت بندر صحار نیز که ترکیبی از مدیران طرفین قرارداد می باشد به شکل شرکتی اداره می شود و با تبعیت از الگوی صاحبخانه ای (Land Lord System) اقدام به واگذاری فعالیت ها کرده و بندر روتردام به عنوان سرمایه گذار و ناظر توسعه زیر ساختها و ایمنی بنادر در بندر صحار فعالیت می کند.

بنابراین بندر روتردام با حضور موثر در بندر و منطقه آزاد صحار، موقعیت استراتژیک خود را در منطقه خاورمیانه و حساس انرژی جهان تثبیت کرده و ضمن پوشش بازار منطقه خلیج فارس و دریای عمان و بخش هایی از اقیانوس هند، بر توان رقابتی بنادر منطقه ای نیز به عنوان بندر رقیب نوظهور تأثیر گذاشته است. به عبارت دیگر بخشی از رقابت خود را در منطقه خاورمیانه از طریق بندر صحار انجام خواهد داد.







سازمان بااد و دریانوردی

## آقای محمد توکلی:

از عمده دلایل موفقیت بندر صحر می توان به این عوامل اشاره نمود:

۱- داشتن استراتژی هدفمند و هوشمندانه

۲- واگذاری ساخت، مدیریت و راهبری بندر به بخش خصوصی کارآمد

۳- اعتقاد و باور قوی به موفقیت

۴- جانمایی صحیح بندر

۵- وجود بسترها و زیر ساخت های لازم و مناسب از جمله: منطقه آزاد، منطقه ویژه اقتصادی، راه آهن، ترمینال، قطار، فرودگاه

۶- تعامل سازنده و مثبت با کشورها و همسایگان، دوری از تنش و حسن همجواری

۷- آرامش و امنیت داخلی

۸- داشتن موقعیت جغرافیایی خاص

۹- عمق آب خور بالا

۱۰- تسریع و تسهیل در ارائه خدمات بندری و دریایی با آسان سازی و ساده سازی مقررات و مراحل اداری

۱۱- داشتن دیرینه کهن در زمینه تجارت

۱۲- وجود اماکن گردشگری، تفریحی، رفاهی و هتل ها و رونق شهری. در ضمن به دلیل بالا بودن ایمنی، امنیت، حفظ محیط زیست دریایی، جا به جایی تناژ بالا و به تبع آن درآمد زایی و ارزآوری بیشتر و سرعت در انجام عملیات تخلیه و بارگیری، بنادر در جلب و جذب کشتی های کانتینری بزرگ اهتمام دارند.



## آقای علی مرادنیا:

الف- تحلیل مدل مدیریت بندر صحرار : با توجه به سرمایه گذاری مشترک بندر صحرار با بندر رتردام ( ۵۰-۵۰ ) و بهره گیری از توان مدیریتی و تکنولوژی کشور هلند برای ایجاد زیر ساخت های بندری و اداره نمودن این بندر ، پر واضح است که منطقه آزاد بندر صحرار که تنها بندر صنعتی خارج از تنگه هرمز در بین بنادر مسقط، دبی و ابوظبی بوده ، میتواند با توان عملیاتی خود در بخش کانتینری این بندر را به یک مکان ایده آل برای ورود محمولات تجاری و صنعتی کشورهای حوزه خلیج فارس و به عنوان یک گذرگاه برای ترانزیت و ترانشیپ کالا و کانتینر سایر کشورهای جهان تبدیل نماید.

ب- نسل بندر صحرار : با توجه به مساحت  $4800+$  هکتاری این بندر و حجم سرمایه گذاری مشترک بندر صحرار و بندر رتردام و زیرساخت های بندری ایجاد شده فعلی و طرحهای توسعه ای و اهداف پیش بینی شده آتی آن در منطقه خلیج فارس ، بنظر میرسد که این بندر بر مبنای بنادر نسل سوم میباشد .

ج- چرایی سرمایه گذاری مسئولین بندر صحرار در خصوص جلب کشتی های کانتینری بزرگ با توجه به فاصله 65 مایلی خورفکان عمان ( به عنوان هاب ترانشیپی ) :کشور عمان بدلیل قرار گرفتن در دهانه تنگه هرمز، دارای موقعیت ممتاز جغرافیایی و ژئوپولتیکی در بین کشورهای منطقه خلیج فارس و شاهره اصلی انتقال انرژی خاورمیانه میباشد. علی رغم فعال بودن بنادر مسقط ، سلاله و خور فکان ، لیکن منطقه آزاد بندر صحرار بدلیل موقعیت مکانی و نزدیکی آن به تنگه هرمز به نسبت بندر خورفکان ( اختلاف فاصله 65 مایلی تا تنگه هرمز) ، ایجاد زیر ساخت های مناسب کانتینری و جذب سرمایه گذاری مشترک با بندر رتردام از جمله مزیت های رقابتی این بندر در قیاس با بندر خورفکان بر مبنای قیمت تمام شده کرایه حمل و نقل دریایی کالا و کانتینر بوده و این بندر میتواند نیاز فعلی و آتی بازار صادرات و ترانزیت کالای کشورهای اروپا ، امریکا ، چین ، هند و غیره به کشورهای حوزه خلیج فارس ، هند ، پاکستان ، افغانستان و آسیای میانه را پوشش دهد.



### سازمان بنادر و دریانوردی

در پایان با توجه به شکل گیری این بندر و اهداف پیش روی آن که در آینده ممکن است مهمترین بندر هاب منطقه بشود، با عنایت به حرکت کند توسعه بنادر شهید رجایی و چابهار برای تبدیل شدن به هاب منطقه خلیج فارس و دریای عمان و با عنایت به روابط خوب کشور عمان با کشور ایران پیشنهاد میشود که حتی المقدور کشور ایران مذاکرات لازم را با دولت عمان برای سرمایه گذاری و حضور در بندر صحار برای ساخت ترمینال کانتینر و اجاره بلند مدت محوطه های مورد نیاز به صورت BOT برای ایجاد پارک لجستیک بمنظور تسهیل ترانشیپ کالا و کانتینر به بنادر شهید رجایی و چابهار و شکستن انحصار بنادر امارات متحده عربی برای حمل و نقل کالا و کانتینر در سطح منطقه خلیج فارس را بعمل آورد.





سازمان بنادر و دریانوردی

لطفاً دیدگاه ها و نقطه نظرات خود را برای مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی ارسال نمایید. این خبرنامه تنها بار آسمانی و

مساحت شما همکاران فریخته امکان بهبود خواهد داشت.

**Phone : +982184932131**

**Fax : +982184932137**

**researchcenter @ pmo.ir**

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی