



آخرین رده بندی بنادر کانتینری جهان منتشر شد

سقوط ۱۰ پله ای بندر شهید رجایی

بر اساس گزارش مجله معتبر بین‌المللی مدیریت کانتینر که به وضعیت عملکرد بنادر برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۲ اشاره دارد، بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر کانتینری ایران، با انجام عملیات ۲ میلیون و ۳۱۸ هزار TEU و ۱۸ درصد افت در حجم فعالیت کانتینری خود در سال ۲۰۱۲، بیشترین میزان کاهش در مقدار عملیات سالانه را بین ۱۲۰ بندر کانتینری دنیا تجربه کرد و در رده‌بندی جهانی از رتبه چهل و هشتم دنیا، به جایگاه پنجاه و هشتم سقوط کرد. این در حالی است که بالاترین جایگاه خاورمیانه و منطقه خلیج فارس نیز با انجام عملیات ۱۳ میلیون و ۲۸۰ هزار TEU به بندر جبل علی رسید و جایگاه این بندر در رده نهم دنیا تثبیت شد.

طبق این گزارش، بندر شانگهای با انجام ۳۲ میلیون و ۵۳۰ هزار TEU عملیات کانتینری، به عنوان فعالترین بندر کانتینری دنیا در صدر قرار دارد. پس از شانگهای، بندر سنگاپور با ۳۱ میلیون و ۶۰۰ هزار TEU و هنگ کنگ با ۲۳ میلیون و ۱۰۰ هزار TEU در جایگاه‌های دوم و سوم قرار دارند.

این شاخص به درد بنادر محلی مثل بندر ما نمی‌خورد!

چرا ما در کمتر از بیست ماه ۱۵ پله سقوط داشته‌ایم؟ امید ملک، کارشناس حمل و نقل دریایی، در این خصوص می‌گوید: «این رتبه به خودی خود نشان‌دهنده هیچ چیزی نیست. این رتبه مربوط به بنادر پیرامونی نیست، بلکه مربوط به بنادر درجه یک دنیاست، بنادری که از حیث تجارت خارجی ارقام بالای ۱۰ میلیون جابه‌جایی را در دست دارند یا از حیث نقش منطقه‌ای در ترانزیت کالا به این رتبه رسیده‌اند.»

او در عین حال معتقد است: «این سقوط رتبه، به این دلیل است که بیش از ۵۰ درصد حجم واردات کشور در این دوره زمانی کاهش یافته؛ همچنین در بخش صادرات کانتینری نیز یا کاهش مواجه بوده‌ایم. بنابراین طبیعی است که حجم عملیات بندر چنین افت کرده باشد. البته در حوزه واردات کالای کانتینری که از قلمرو کشور ما به کشورهای همسایه ترانزیت می‌شود، کاهش نداشته‌ایم و حتی در سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ شاهد افزایش اندکی هم بوده‌ایم، اما ترانزیت کاهش یافته؛ ضمن اینکه بنادر ما زیرساخت‌های آماده و مناسبی ندارند و تجهیزات بسیار مستهلک شده است، بنابراین شاید واقعا نتوانیم در حد ارقام عملیاتی قبل کار کنیم.»

اگر تایدواتر نبود؟

آیا حضور تایدواتر در کمتر شدن فعالیت بندر موثر بوده است؟ مدیرعامل شرکت کشتیرانی بروجر می‌گوید: «واقعا نمی‌توان قضاوت کرد که اگر تایدواتر نبود، سرنوشت بندر با امروز چه تفاوتی داشت. روشن است که آمریکا و متحدانش حتما می‌خواستند و می‌خواهند که فشارهای سنگینی به ایران وارد کنند. حالا اگر امروز به بهانه حضور تایدواتر در بندر است، ممکن است فردا به بهانه دیگری باشد. به نظر من، اینکه چرا نتوانستیم در زمان مناسب ارزیابی صحیحی داشته باشیم و به

موقع و درست عمل کنیم، بیشتر به ما و مدیریت بنادر ما مربوط می‌شود.»

مدتی پیش مدیر عملیات کانتینری تایدواتر در مصاحبه با ایسنا خلیج گفته بود اگر مدیریت سازمان بنادر منسجم‌تر بود، این امکان وجود داشت که وضعیت بندر شهیدرجایی خیلی بهتر از این باشد. نظر امید ملک را در این خصوص جویا می‌شویم: «هر ارتباطی دو طرفه است. وقتی ارتباطی زنده باشد، سازمان بنادر زنده است و هر شرکت پیمانکاری هم مانند تایدواتر زنده است. در این ارتباط دو سویه، اگر نتوانند با هم برای رفع مشکلات حوزه کاری خود به تشریح مساعی برسند، مطمئنا روبه‌روی همدیگر قرار می‌گیرند و طبیعتا هر دو طرف تضعیف می‌شوند.»

او تاکید می‌کند: «ضعف مدیریت سازمان بنادر، به دیدگاه‌های کلان آن برمی‌گردد، شرکت تایدواتر اپراتور بزرگترین بندر کشور، بلامنازع و بدون رقیب، بیش از ۲۰ سال است که در این حوزه مشغول کار است، اما نتوانسته در بنادر دیگر خودمان هم کار کند و این ناتوانی را می‌توان در حوزه مدیریت این شرکت تفسیر کرد تا حوزه عمل انحصاری یا بلاصاحب بودن شرکت؛ چه در زمانی که سازمان سهامدار عمده بود و چه پس از آن که صندوق مهر، سهامدار عمده شد. در واقع در هر دو دوره این شرکت در قالب شبه‌دولتی دسته‌بندی می‌شود.»

به اعتقاد این کارشناس و فعال دریایی «تمام علم اقتصادی جهانی می‌گوید که نباید انحصاری کار کرد، ولی ما کار را انحصاری به تایدواتر داده‌ایم. منظوری این نیست که باید اپراتوری دیگری در آنجا می‌بود. این اپراتور خیالش جمع بود که همیشه در این بندر هست و خواهد بود، وقتی من از چیزی خیالم راحت باشد، به طبع به دنبال جایگاه بهتری نمی‌روم و در مسیر ارتقای شاخص‌های بهره‌وری تلاشی نمی‌کنم. اشکال کار ما در سیاست‌های بسیار کلان‌تر بوده که وضعیت را به این روز کشانده است. اگر بخش

واقعا خصوصی، امتیاز تایدواتر را پیدا می‌کرد، حتما در نقطه دیگری از دنیا جایگاه و پایگاه داشت، در حالی که شرکت تایدواتر ندارد.»

شرایط ما، با آمال و آرزوهایمان، فاصله دارد

اما چه متغیرهایی باعث می‌شود که ما به سطح بالاتری از رتبه بندری جهانی دست پیدا کنیم؟ مدیرعامل شرکت بروجر می‌گوید: «این مساله به سیاست‌های کلان کشور برمی‌گردد که آیا کشور ما می‌خواهد ترانزیت موفق داشته باشد؟ آیا ما رونق ترانزیت را می‌خواهیم؟ آیا سازمان بنادر و دریانوردی آمادگی سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها را دارد؟ وقتی ما می‌خواهیم در حوزه منطقه‌ای پیشرفت کنیم، باید خیلی امکانات و موقعیت‌های پیشرفته‌تری داشته باشیم. ما در بندرعباس یک پرواز بین‌المللی داریم؛ آن هم با هواپیمای ملخی از دوی به بندرعباس. خیلی از شرایط ما با آن چیزی که در آمال و آرزوهای ما هست، فاصله دارد و سازمان بنادر هم نتوانسته روند کارها را تسهیل کند. مثلا هر کانتینری که بخواهد ترانزیت کند، باید یکی دو نفر از خط کشتیرانی دنبالش بدونند تا حکم ترانزیتی آن را بگیرند و هزینه‌های بسیار جزئی را به بانک واریز کنند، در حالی که همه اینها می‌تواند به شکل صورت‌حساب در آخر هفته یا ماه یا پس از سفر کشتی به خط کشتیرانی اعلام و هزینه‌ها دریافت شود.»

برخی معتقدند که صعود ایران به رتبه ۴۳ در سال ۲۰۱۱ بیش از آنکه به مدیریت سازمان بنادر مرتبط باشد، بیشتر به بحران اقتصادی آمریکا و اروپا در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ وابسته است و چون بنادر آن کشورها دچار افت عملکرد شده بودند، خودبه‌خود بنادر دیگر جهان از جمله بندر شهیدرجایی صعود کردند؛ اما امید ملک با این نظر موافق نیست: «اصلا این طور نیست. ده بندر اول دنیا فعالیت و آمار بسیار بالایی دارند و تغییرات آنها ما را تحت تاثیر قرار نمی‌دهد. در سال ۲۰۱۱

ترانشیپ کالای ما به کشورهای کویت، عربستان، بحرین و قطر فعال بود و حتی در بنادر کشور خودمان مثل بوشهر و خرمشهر و عسلویه، ترانشیپ رونق داشت، بنابراین ارتقای جایگاه پیدا کردیم، ولی الان متأسفانه ترانشیپ نداریم.»

چه رتبه‌مان ۴۰ باشد و چه ۵۰ ...

او در پایان تاکید می‌کند: «از نظر من، این شاخص به درد بنادر محلی مثل بندر ما نمی‌خورد. برای ما، چه رتبه‌مان ۴۰ باشد و چه ۵۰، فی نفسه متضمن هیچ چیزی نیست. بندر ما ظرفیتی دارد؛ باید دید که آیا این ظرفیت برای کشور طراحی شده یا برای منطقه؟ ما باید ببینیم که عملکرد بندر با ظرفیت طراحی شده، همخوانی دارد یا نه؟ اگر دارد که ما به اهداف رسیده‌ایم و اگر ندارد، باید به دنبال دلیل بگردیم. آیا به دلیل اپراتور است؟ آیا به دلیل راندمان کاری است یا ضعف زیرساخت‌ها؟ وگرنه این که ما چند میلیون TEU جابه‌جایی داریم به خودمان مربوط است نه به کس دیگری.»

از بندری که شش ماه مدیر نداشته، چه انتظاری می‌رود!

در خصوص افت ۱۵ پله‌ای بندر شهیدرجایی، نظر یکی از مدیران بندری را هم جویا شدیم. او که نمی‌خواست نامی از او برده شود، پیش‌بینی می‌کرد که امسال هم رتبه ما کاهش پیدا کند. او درباره نقش اپراتور اول در این افت رتبه گفت: «من اعتقاد دارم که هر دو طرف مشکل دارند. هم شرکت تایدواتر و هم سازمان بنادر؛ آنها نتوانستند روی یک جمله به تفاهم برسند و یک حالت لجبازی بین سازمان بنادر و تایدواتر وجود دارد. در این که سازمان بنادر برای بندر شهیدرجایی برنامه جامع و کاملی ندارد بحثی نیست. متأسفانه می‌بینیم که بعد از ۶ ماه، تازه مدیرکل بندر شهیدرجایی انتخاب شده است. بندری که تقریباً حدود ۶۲ درصد صادرات و ۵۲ درصد واردات را انجام می‌دهد، اگر شش ماه مدیر نداشته باشد، خودتان فکر کنید که چه اتفاقاتی در آنجا خواهد افتاد! البته معاونت دریایی سازمان، زحمات خود را به عنوان سرپرست بندر شهیدرجایی کشید، ولی وظایف خود معاونت دریایی با ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی کار شاق و وقت‌گیری است. علی‌رغم اینکه زحمت خود را کشیده‌اند، ولی نمی‌توانستند دائم در بندر شهیدرجایی بمانند و خود این موضوع باعث شد به مدیریت بندر شهیدرجایی لطمه وارد شود.»

به اعتقاد این کارشناس، بندر شهیدرجایی بیشتر لطمه دید، ولی بنادر دیگر هم کم لطمه ندیدند؛ مثلاً بندر بوشهر هم نزدیک ۳ ماه است که سرپرست دارد و مدیرکل ندارد!

اپراتور اول یا دوم، مساله این است؟

این مدیر بندری می‌گوید: «من اعتقاد ندارم که تحریم تایدواتر باعث شد که کشتی‌ها به بندر

شهیدرجایی نیابند، ولی خب! دو سال گفتند که می‌خواهیم پیمانکار دوم انتخاب کنیم، اما پیمانکار دوم که انتخاب نشد هیچ، تایدواتر چهار سال است که بدون قرارداد در بندر شهیدرجایی کار می‌کند. یک روز می‌گویند ما سهمیه‌بندی می‌کنیم، آنها که سرمایه‌گذاری کردند، محوطه اختصاصی گذاشتند، یک روز می‌گویند سهمیه‌ها را قطع می‌کنیم، چون آنها که زورشان بیشتر است، سهمیه بیشتری دارند؛ یعنی یک سیاست صحیح حاکم نشده و خیلی از سرمایه‌گذاران پشت دیوار بلند سرمایه‌گذاری در بندر قرار گرفتند و بلا تکلیف هستند. این سردرگمی‌ها باعث می‌شود که زنجیره‌ای درست شود که در نهایت بار به بندر شهیدرجایی نمی‌آید.»

او با بیان اینکه، اپراتور دوم مشکل داخلی ماست نه مشکل خارجی، می‌افزاید: «تایدواتر آن خدماتی که باید ارائه کند، به چند دلیل نمی‌دهد: یکی اینکه بلا تکلیف است، چون قرارداد ندارد و قراردادهای یکساله دارد، هیچ کس هم برای جایی که قرار داد ندارد، سرمایه‌گذاری نمی‌کند. دوم اینکه تایدواتر از اول همین طور بار آمد، الان طوری شده که برای خودش گردن‌کشی می‌کند و می‌رود دادگاه، علیه سازمان بنادر حکم می‌گیرد، بنابراین اگر شما از شرکت‌های کشتیرانی خارجی درباره سطح خدمات تایدواتر سوال کنید، جواب شما این است که قطعاً نزولی بوده نه صعودی.»

این مدیر بندری می‌افزاید: «دی‌پی‌ورلد در خیلی از بنادر دومی کار می‌کند و تک اپراتور است. اما تک اپراتوری که برایش برنامه‌ریزی دارند و قرارداد ۲۵ یا ۳۰ ساله دارد. دی‌پی‌ورلد می‌رود بنادر سطح منطقه را رصد می‌کند و می‌گوید من این بنادر را می‌گیرم تا چرخه عملیاتی با جبل علی و جاهای دیگر ایجاد کنم. بنابراین می‌توانند فکر کنند که چند سال بنادر را در اختیار دارند و می‌توانند سرمایه‌گذاری کنند. حالا ما چه کار می‌کنیم؟ الان بنیاد بارانداز را به عنوان لولو سرخرمن تایدواتر گذاشته‌ایم. بدون قرارداد، با جرثقیل ساحلی، کانتینر خالی می‌کند. من می‌خواهم بدانم در کجای دنیا این سیستم را به کار می‌برند؟ مشکل ما این است که سازمان ما خودمحمور است و از نظرات کارشناسی خالی شده است.»

او یکی از دلایل ارتقای رتبه بندر در سال‌های گذشته را چنین تشریح می‌کند: «ایران وقتی فهمید که دارد تحریم می‌شود و در بحث فروش نفت دیگر نمی‌تواند پولش را برگرداند، ناچار شد خرید زیادی داشته باشد و صاحبان کالا و خود دولت، حجم زیادی بار بیاورند. همین موضوع، حجم بالای فعالیت در بنادر کشور را به دنبال داشت؛ و اگرچه عملکرد سازمان بنادر، تایدواتر و گمرک مثل همیشه بود و هیچ چارچوب و نظم و نسق خاصی نداشت. به قول معروف ابر و باد و مه و خورشید و فلک دست به دست هم دادند تا رتبه ایران در آن سال‌ها افزایش پیدا کند.»

وضعیت عملکرد و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بنادر منطقه

سقوط نکرده‌ها!

جبل‌علی - امارات متحده عربی:

بندر جبل‌علی با انجام ۱۳ میلیون و ۲۸۰ هزار TEU عملیات کانتینری در سال ۲۰۱۲ که رشدی بالغ بر ۲ درصد نسبت به سال ۲۰۱۱ را به همراه داشت، توانست به جایگاه نهم دنیا، رتبه اول منطقه خاورمیانه و همچنین رتبه اول خلیج فارس تکیه بزند. ظرفیت عملیات کانتینری سالانه بندر جبل‌علی که توسط «دی‌پی‌ورلد» به صورت یکپارچه راهبری و مدیریت می‌شود، بالغ بر ۱۵ میلیون TEU است.

در عین حال، ترمینال کانتینری شماره ۳ بندر مذکور با سرمایه‌گذاری ۸۰۰ میلیون دلاری در حال ساخت است که این پروژه تا پایان سال ۲۰۱۴ ظرفیت بندر جبل‌علی را به ۱۹ میلیون TEU در سال می‌رساند. اسکله‌های ترمینال سوم کانتینری این بندر، ۱۸۶۰ متر طول و ۱۷ متر عمق دارند و مساحت محوطه این پایانه جدید به ۷۰ هکتار می‌رسد و قرار است به بزرگترین انواع کنتینرهای موجود در دنیا مجهز گردد.

بندر جبل‌علی در سال ۲۰۱۲، لایروبی تعدادی از اسکله‌های کانتینری و کانال‌های دسترسی را برای دستیابی به عمق ۱۶ متر که ۱۸ ماه به طول انجامید، به پایان رساند. این بندر در حال حاضر به ۱۷۰ کشتیرانی دنیا خدمات ارائه می‌کند و به طور هفتگی میزبان ۹۰ سرویس منظم کانتینری از مبدأ ۱۰۰ بندر مختلف در دنیا است. جبل‌علی ۷۸ دستگاه انواع کنتینرکین دارد و بزرگترین کشتی کانتینری که تاکنون رکورد پهلوگیری آن در بندر مذکور ثبت شده، کشتی مارکوپولو با ظرفیت ۱۶ هزار TEU است.

خورفکان - امارات متحده عربی

بندر خورفکان توانست ضمن قرارگیری در جایگاه ۳۵ بین ۱۲۰ بندر برتر کانتینری جهان، عنوان بیشترین میزان رشد در مقدار عملیات سالانه را در میان بنادر منطقه خاورمیانه نصیب خود کند؛ به طوری که با انجام عملیات ۳ میلیون و ۹۹۶ هزار و ۲۴۸ TEU در سال ۲۰۱۲ و ثبت افزایشی بالغ بر ۲۴ درصد نسبت به سال ۲۰۱۱، به این مقام نائل آمد.

بندر خورفکان توسط شرکت «گلف تیر» به صورت یکپارچه راهبری و مدیریت می‌شود. فاز ۲ طرح توسعه بندر خورفکان به تازگی خاتمه یافته و در طول ۸۰۰ متر اسکله جدید آن (با



طرح توسعه بندر دمام در حال اجرا است که در قالب یک مشارکت مشترک با PSA سنگاپور در حال پیگیری است. این ترمینال جدید با ۶۰۰ متر طول اسکله با عمق ۱۶ متری و ۴۵ هکتار مساحت محوطه کانتینری، به شش دستگاه گنتری کرین ۶۵ تنی سوپر پست پاناماکس و ۱۹ دستگاه ترانستینر مجهز خواهد شد و حدود ۹۰۰ TEU به ظرفیت سالانه عملیات بندر دمام اضافه می‌کند. فاز دوم این طرح توسعه نیز برای انجام در سال ۲۰۲۰ پیش‌بینی شده و با تکمیل آن ظرفیت بندر دمام دو برابر بیشتر از ظرفیتی خواهد بود که در سال ۲۰۱۵ به آن می‌رسد.

کراچی - پاکستان

بندر کراچی ۶۰ درصد واردات و صادرات پاکستان را به انجام می‌رساند و رتبه ۸۳ جهانی را در پایان سال ۲۰۱۲ به خود اختصاص داده است. حجم فعالیت بندر کراچی در سال ۲۰۱۲ میلادی ۵ درصد نسبت به سال ۲۰۱۱ کاهش داشت که علت عمده آن، تقلیل میزان استفاده ناتو و ارتش امریکا از این بندر برای ترانزیت کالاهایشان به افغانستان بود.

در کراچی دو ترمینال کانتینری اصلی وجود دارد که جمعا در سال ۲۰۱۲ یک میلیون و ۴۸۰ هزار و ۵۰۰ TEU عملیات داشته‌اند. طرح توسعه بندر کراچی که قرار است تا پایان سال ۲۰۱۳ به بهره‌برداری برسد، شامل ۱۵۰۰ متر اسکله، با عمق ۱۸ متر و مساحت محوطه کانتینری بالغ بر ۸۵ هکتار است.

با این حال توسعه زیرساخت‌های کانتینری بندر شهیدرجایی همچنان در حال انجام است. ۱۰۱۰ متر از اسکله‌های یال شرقی فاز ۲ طرح توسعه پایانه کانتینری بندر مذکور اندکی پس از پایان سال ۲۰۱۲ افتتاح شد و قرار است بین ۸ تا ۱۰ دستگاه گنتری کرین در آنجا نصب شود. هر زمان این موضوع محقق شود، ظرفیت عملیات کانتینری بندر شهیدرجایی به ۴/۸ میلیون TEU می‌رسد. ساخت ۱۰۱۰ متر از اسکله‌های یال غربی فاز ۲ طرح توسعه پایانه کانتینری بندر شهیدرجایی نیز در حال انجام است و هر وقت چنین امری محقق گردد، آن گاه ظرفیت بندر شهیدرجایی به ۶/۳ میلیون TEU در سال می‌رسد.

قرار است در طول سال ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ پایانه‌های ریلی بندر شهید رجایی به مرحله بهره‌برداری برسند. این پایانه‌ها با هدف افزایش سهم حمل و نقل ریلی در حال ساخت هستند و بهره‌برداری آزمایشی از یکی از آنها آغاز شده است. در حال حاضر سهم راه‌آهن از حمل و نقل کانتینری ایران حدود ۵ درصد است و مقامات بندری و راه‌آهن معتقدند که تکمیل و بهره‌برداری از پایانه‌های ریلی مذکور زمینه‌ساز رسیدن این سهم به ۲۰ درصد است.

بندر شهید رجایی در رده‌بندی نهایی ۱۲۰ بندر برتر کانتینری جهان در پایان سال ۲۰۱۲، همچنان در جایگاهی بالاتر از بنادری همچون لوهاور فرانسه، ویرجینیا آمریکا، سیدنی و بریسان استرالیا، اینچون کره جنوبی، زی بروژ بلژیک، هیلستون و سیاتل و چارلستون آمریکا، کراچی پاکستان، ساوت‌هامتون بریتانیا، موت‌ترال کانادا، حیفا و اشدود رژیم اشغالگر قدس، دویسبورگ آلمان، بانکوک تایلند، لاس‌پیازای ایتالیا و دامپتای مصر قرار دارد.

دمام - عربستان سعودی

دمام، مهم‌ترین دروازه دریایی برای حمل و نقل کانتینری عربستان سعودی در حوزه خلیج فارس است و عملکرد آن در سال ۲۰۱۲ حدود ۲ درصد نسبت به سال ۲۰۱۱ افزایش یافت و به یک میلیون و ۶۲ هزار TEU رسید و این موضوع باعث شد تا کسب جایگاه ۸۰ دنیا برای دمام میسر گردد.

این بندر که تقریباً همواره در آن صف طولانی کشتی‌های منتظر نوبت برای پهلوگیری مشاهده می‌شود، برنامه‌های متعددی را برای بهبود وضعیتش در دست اقدام دارد. خرید دو دستگاه گنتری کرین و افزایش ۲۴۰ متر به طول اسکله‌ها که تا پایان سال ۲۰۱۴ محقق می‌گردد، تغییر نحوه استفاده از یارد کانتینری از حالت استردال کریر به ترانستینر، افزایش استفاده از ظرفیت راه‌آهن برای کاهش ازدحام کانتینرها در بندر و انتقال آنها به بندر خشک ریاض و تسریع در خدمات ارزیابی و ترخیص کالاها با استفاده از دستگاه ایکس‌ری از جمله این برنامه‌هاست. در همین حال، فعالیت‌های متعددی در فاز یک

عمق ۱۶ متر) ۱۰ دستگاه گنتری کرین سوپرپکس پاناماکس نصب شده است. هم اکنون مجموع تعداد گنتری کرین‌های فعال در بندر خورفکان به ۲۰ دستگاه می‌رسد. مقامات این بندر اظهار امیدواری کرده‌اند با ظرفیت‌های جدید ایجاد شده، در سال ۲۰۱۳ موفقیت‌های چشمگیر خورفکان همچنان ادامه خواهد یافت.

مسوولین گلف تینر به تازگی چهار دستگاه گنتری کرین سوپرپکس پاناماکس و ۱۲ دستگاه ترانستینر جدید نیز سفارش داده‌اند و امیدوارند با ورود و نصب آنها، امکان پذیرش بزرگترین کشتی‌های کانتینربر حال حاضر دنیا (هر کدام با ظرفیت حمل ۱۸ هزار TEU) در بندر خورفکان فراهم شود. این تجهیزات جدید تا پایان سال ۲۰۱۳ نصب خواهند شد.

در حال حاضر مذاکرات فی‌مابین مقامات امارت شارجه و مسوولین گلف تینر برای احداث ۱۵۰۰ متر اسکله جدید دیگر ظرف سه سال آینده در حال انجام است. با تحقق چنین طرحی ظرفیت بندر خورفکان تا پایان سال ۲۰۱۷ میلادی ۲ میلیون TEU افزوده خواهد شد.

صلاله - عمان

مسوولین بندر صلاله با متقاعد ساختن خط کشتیرانی MSC برای استفاده از ظرفیت‌های بندر مذکور در جهت انجام ترانشیپ، توانستند سال موفقیت‌آمیزی را پشت سر بگذارند و در پایان سال ۲۰۱۲، به جایگاه ۳۸ در بین ۱۲۰ بندر برتر کانتینری جهان نائل شوند و رکورد انجام ۳ میلیون و ۱۳۴ هزار TEU را بر جای بگذارند که ۱۴ درصد نسبت به سال ۲۰۱۱ افزایش داشته است. در حال حاضر، خطوط کشتیرانی دیگری مانند مرسک، CSAV، APL نیز با استفاده از مزایای اعطایی توسط بندر صلاله، بخش عمده‌ای از ترانشیپ کانتینرهايشان در منطقه خاورمیانه را در بندر مذکور انجام می‌دهند.

ظرفیت کنونی بندر صلاله ۵ میلیون TEU در سال است و دولت عمان با همکاری بخش خصوصی درصدد است تا ظرفیت این بندر را تا پایان سال ۲۰۱۵ به ۸ میلیون TEU برساند. علاوه بر این، پروژه اتصال بندر صلاله به راه‌آهن نیز در حال پیگیری است و مقامات بندر معتقدند که تا ۵ سال آینده این امر محقق می‌شود.

بندر شهید رجایی - ایران

بندر شهید رجایی که در ضلع شمالی تنگه هرمز و در دهانه ورودی خلیج فارس واقع است، در رده‌بندی جهانی از رتبه ۴۸ دنیا، به جایگاه ۵۸ در پایان سال ۲۰۱۲ رسید.

این بندر با کاهش فعالیت‌های کانتینری مواجه شده که بخشی از این کاهش به دلیل تأثیرات ناشی از تحریم‌های وضع شده برعلیه مبادلات تجاری بخش دولتی و خصوصی ایران و بخش دیگر به علت سیاست دولت در کاهش واردات و همچنین تقلیل تعدادی کانتینرهای ترانشیپ شده از طریق بندر عباس است.

بیست و پنجم شهریور ماه، دادگاه اتحادیه اروپا به نفع ایران حکم داد و طبق این حکم ابطال تحریم‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۷ شرکت دیگر تصویب شد. البته اتحادیه اروپا طی دو ماه آینده، اجازه اعتراض به حکم و درخواست تجدید نظر را دارد، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی می‌گوید با توجه به هزینه‌های بالایی که برای وکیل و سایر موارد وجود دارد، ممکن است اعتراضی علیه این حکم ارائه نشود: «اگر هم شد، امیدواریم در دادگاه تجدید نظر نیز رأی به نفع ایران باشد.» داجمر معتقد است امکان ابطال سایر تحریم‌ها نیز وجود دارد.

دادگاه عمومی اروپا، حکم رسیدگی به پرونده شکایت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۷ شرکت دیگر را به طور رسمی منتشر کرده است. در این حکم که روی پایگاه اینترنتی دیوان دادگستری اروپا قرار داده شده با تشریح جزئیات رسیدگی به این پرونده نوشته شده است: «دادگاه اقدامات و مقررات تحریمی وضع شده علیه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۷ خواهان دیگر را که نامشان در ضمیمه ذکر شده است، نقض می‌کند.»

مقررات تحریمی مربوط به مصوبات شورای اروپا هستند که از سال ۲۰۱۰ به اتهام مشارکت این شرکت‌ها در فعالیت‌های هسته‌ای ایران تصویب شده‌اند.

علاوه بر شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، دیگر شرکت‌هایی که تحریم‌ها علیه آنها لغو شده است عبارتند از: شرکت کشتیرانی بوشهر، شرکت کشتیرانی حافظ دریا، شرکت کشتیرانی ایران و مصر، ایران وست شپ، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی شاخه مالت، IRSL کلپ، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی شاخه اروپا، شرکت مهندسی و خدمات کشتیرانی جمهوری اسلامی، شرکت ISI مریتام، شرکت کشتیرانی خزر، لید مارین، شرکت کشتیرانی ماربل، شرکت کشتیرانی سفیران پیام دریا، شرکت خدمات رایانه کشتیرانی، مدیریت کشتی سروش سرمایه‌ساز، اساطیر، آژانس کشتیرانی راه جنوبی، و شرکت کشتیرانی والفجر ۸.

حکم صادره قابل فرجام‌خواهی در دیوان دادگستری اروپاست

مدیر امور حقوقی و دعاوی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران درباره جزئیات صدور این حکم گفت: «اتحادیه اروپا در قطعنامه‌های صادره خود، کشتیرانی جمهوری اسلامی را همواره و به‌ناحق، در ایفای نقش در حمل و نقل تجهیزات مرتبط با فعالیت‌های هسته‌ای متهم می‌کرد؛ اتهامی که کاملاً بی‌اساس و غیرمستدل بود.»

سید علالدین سادات رسول با تأکید بر عملکرد شفاف کشتیرانی جمهوری اسلامی به عنوان یک



تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی نقض شد، اما ...

... هنوز برای آسودگی خیال زود است!

این کارشناس گفت: «در قانون اساسی اتحادیه اروپا، اصل تفویض اختیار را داریم که در آن صراحتاً قید شده که صلاحیت تصمیم‌گیری اتحادیه اروپا در زمینه‌هایی است که اعضا، آزادانه به اتحادیه تفویض کرده‌اند. براساس قانون اساسی اتحادیه اروپا، در امور حقوقی، هیچ یک از شقوق حقوقی به اتحادیه تفویض نشده است و در نتیجه، بحث حقوقی و قوانینی که در محاکم مورد بررسی قرار می‌گیرد، در حوزه حاکمیتی هر کشور قرار دارد. این بر خلاف سیاست خارجی است که به شکل واحد، در اختیار اتحادیه اروپاست.»

پل‌مه افزود: «در قانون اتحادیه اروپا همچنین اصل دیگری داریم که می‌گوید تصمیمات حکومتی (منظور تصمیمات اتحادیه) تا جایی موثر است که با قوانین ملی کشورها متناسب باشد و اگر قانون تصویب شده در اتحادیه اروپا مغایر با قوانین حاکمیتی کشورها باشد، قابلیت اجرایی ندارد. همچنین در این قانون، اصل متناسب بودن وجود دارد که می‌گوید اتحادیه فقط تا رسیدن به اهدافش تعیین‌کننده خواهد بود و حق دخالت بیشتر را ندارد. در این مورد، اهداف به دو دسته داخل اروپا و خارج اروپا تقسیم شده‌اند که متأسفانه در این اهداف، هیچ یک از امور قضایی وجود ندارد.»

وی تأکید کرد: «بعضی از امور قضایی نیز محدود به رسیدگی در امور اجتماعی است. بنابراین وجود مشاهده می‌کنیم که این امکان وجود ندارد که اگر حکمی با این شکل صادر شود، همه‌گیر باشد و امیدوارم از این مرحله به بعد، مسئولان پیگیری این موضوع، به دادگاه لاهه به عنوان دادگاه بین‌المللی که دارای جایگاه واقعی در سطح جهان است مراجعه کنند که احتمالاً اقدام بعدی آنان هم همین خواهد بود.»

رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات بندری خلیج فارس افزود: «اکنون باید پیگیری قضایی ایران به دادگاه لاهه ارجاع شود، زیرا حکم آن، ضمانت اجرایی بالایی دارد و حکمی که در این دادگاه صادر شود، با توجه به جایگاهی که سازمان ملل برای آن قائل است، از مشروعیت بیشتری برخوردار خواهد بود. البته صدور این حکم، برای کشورهایی که از سیاست خارجی مستقل‌تر و آزادی عمل بیشتر برای ارتباط با ایران برخوردارند، بسیار حایز اهمیت بوده و به استناد این حکم می‌تواند با جرات بیشتری، روابط اقتصادی خودشان با ایران در بخش دریایی را تعمیق کنند، زیرا به بی‌اساسی تحریم‌ها، پی خواهد برد.»

تحریم برداشته نشده، فقط حکم ناقص صادر شده است

اما یک عضو انجمن کشتیرانی معتقد است صدور حکم لغو تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، اگرچه موفقیت باارزشی برای ایران است، اما نمی‌شود آن را به معنای اجرایی شدن و به مفهوم لغو تحریم‌ها علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تلقی کرد.

مسعود پل‌مه، رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات بندری خلیج فارس، در خصوص اخبار منتشر شده درباره لغو تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۷ شرکت دیگر می‌گوید: «بر اساس اطلاعاتی که درباره این حکم کسب کرده‌ام، تحریم از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۷ شرکت، برداشته نشده، بلکه یک دادگاه، حکمی با این مفهوم صادر کرده که اعمال تحریم نقض شده است، در واقع، چنین حکمی به این معنی نیست که ما آزادانه می‌توانیم کشتی‌های خود را به بنادر اروپایی برسانیم. از سوی دیگر، کشورهای اروپایی از نظر سیستم قضایی، مطلقاً مستقل بوده و تابع تصمیمات اتحادیه اروپا نیستند، بنابراین متأسفانه نمی‌توان به صورت یکپارچه با همه آنها وارد یک مذاکره یا جدال حقوقی شد، اما چون همه آنها، تابعیت واحدی ندارند، می‌توان با ریزنی، کشورها را متقاعد کرد که از این حکم تبعیت کنند.»

شرکت تجاری غیردولتی افزود: «از همان ابتدای طرح این اتهامات و از سال ۲۰۱۰، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با استفاده از وکلای زبده و مجرب، اقدامات لازم را به منظور ابطال تحریم‌های بی‌اساس در دستور کار قرار داد و در ابتدا اعتراض کتبی خود را به تحریم‌های یک‌جانبه اتحادیه اروپا به دیوان دادگستری اروپا اعلام کرد. به دنبال این اعتراض، متعاقباً دادخواستی جامع و کاملی مبنی بر ابطال تصمیمات غیرقانونی اتحادیه اروپا علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تنظیم کردیم که این دادخواست در هشتم اکتبر سال ۲۰۱۰ در دیوان دادگستری اتحادیه اروپا ثبت شد.»

این مقام مسوول در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ادامه داد: «متعاقب این دادخواست، اتحادیه اروپا لایحه دفاعیه‌ای را در ۲۵ فوریه ۲۰۱۰ در این دادگاه ارائه و ثبت کرد. ما هم لایحه تکمیلی دیگری را در جهت تقویت دادخواستمان و رد مواضع اتحادیه اروپا به تاریخ ۲۰ آوریل ۲۰۱۱ به ثبت رساندیم. در پی این اقدام، اتحادیه اروپا مجدداً لایحه دیگری را به تاریخ ۱۴ جون ۲۰۱۱ ارائه کرد و در نهایت قبل از بررسی دادخواست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دادگاه اتحادیه اروپا دفاعیات نهایی خود را به این دادگاه ارائه نمود.»

سادات رسول با اشاره به برگزاری جلسه رسیدگی

به دعوی کشتیرانی جمهوری اسلامی در ۲۳ آوریل سال ۲۰۱۳ اظهار داشت: «اتحادیه اروپا نتوانست درباره اتهامات وارد به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مدارک و ادله موجهی را به دادگاه ارائه کند و به این ترتیب سرانجام تلاش‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نتیجه داد و دادگاه با بررسی همه جوانب، ادله و مدارک، ادعاهای مطروحه از سوی اتحادیه اروپا را بی‌اساس دانست.»

وی با بیان اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خسارت‌های وارده ناشی از تحریم‌های اتحادیه اروپا را از طریق مجامع داخلی و بین‌المللی دنبال خواهد کرد، درباره آثار لغو تحریم‌ها گفت: «علاوه بر آثاری که لغو این تحریم‌ها در اقبال مجدد صاحبان کالا به استفاده از ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و همچنین رونق دوباره فعالیت‌های این شرکت خواهد داشت، نتیجه قهری این حکم می‌تواند بازگشت کشتی‌های ناوگان این شرکت به بازارهای حمل اروپا باشد؛ موضوعی که به دلیل این تحریم‌ها، با محدودیت‌های متعددی مواجه شده بود.»

