



بایندور

افتتاح بندر «شهید بهشتی» یکی از بزرگ‌ترین رویدادهای دریایی سال ۹۶ بود

بهار کشتیرانی در چابهار



به همت فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران؛
کارگاه آموزشی در حوزه
بین‌المللی جاده‌ای کالا برگزار شد

با اولین حرکت کشتی‌ها از بوسان کره جنوبی؛
هیوندای سرویس آسیا-اروپا را
فعال می‌کند

داستان جلد ...

ستاره ای در جنوب غرب کشور در حال تلالو است. بندر شهید بهشتی چابهار حالا به یکی از قطب‌های مهم صنعت کشتیرانی کشور تبدیل شده و طی یک دهه آینده این ظرفیت را دارد که موازنه حمل و نقل دریایی منطقه را به نفع کشور مان تغییر بدهد. افتتاح فاز نخست این بندر، بی‌شک بزرگ‌ترین رویداد دریایی سال ۹۶ بود.



مهدی صفری مقدم

مدیر کل دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل وزارت راه

یکی از مشکلات، بالا بودن هزینه تمام شده حمل و نقل در کشور است که از پایین بودن بهره وری نشأت می گیرد. به طوری که هزینه حمل و نقل در ایران، دوبرابر استاندارد جهانی است.



بررسی دلایلی که باعث رای بالای نمایندگان مجلس به مخالفت با استیضاح آخوندی شد؛

حق در میان هیاهو



عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی در سومین جلسه استیضاح خود نیز توانست با ۱۵۲ رای مخالف این طرح در سمت خود ابقا شود. شاید چند دلیل اصلی باعث شد تا آخوندی همچنان مدیریت همه راههای کشور را به عهده داشته باشد.

درک فرصت ها در میان عمق چالش ها

در شرایطی که کشور به لحاظ اقتصادی اوضاع چندانی مطلوبی ندارد، آخوندی توانست بیشترین جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی را صورت دهد. به طوری که ۱.۵ میلیارد یورو از آلمان که یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون دلار آن با شرکت زیمنس به قرارداد رسیده است، از آذربایجان ۵۷۰ میلیون یورو و از کشورهای اتریش، کره جنوبی و برخی دیگر از کشورهای میلیون ها دلار قرارداد منعقد شده و دو هزار میلیارد تومان در فاز دوم بندر شهید رجایی سرمایه گذاری صورت گرفته است.

پاکدستی و شافیت، رمز موفقیت

آخوندی از ابتدا نیز تاکید داشت که تمام قراردادهای داخلی و بین المللی در اتاق شیشه‌ای به شکل شفاف منعقد شود تا دست رانت خواران از بودجه بیت المال قطع شود. او دلیل بخشی از فشارها و شایعاتی که بر علیه خود شنیده بود را همین مسئله دانست و گفت: در گذشته به ازای معامله یک هواپیما، دلال هفت میلیون دلار حق دلالی دریافت می کرد اما در دوره بنده قرارداد خرید بیش از ۲۰۰ هواپیما امضا شد و حتی یک سنت حق دلالی و رشوه پرداخت نشد. پذیرش حق استیضاح نمایندگان و احترام به قانون از یک سو و همین طور، قبول مسوولیت و عذرخواهی رسمی وزیر از نمایندگان ملت عوامل دیگری بود که در نهایت به ابقای وی در این سمت منجر شد.



به همت فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و حمایت انجمن کشتیرانی برگزار شد

کارگاه آموزشی در حوزه بین المللی جاده ای کالا

و شهرسازی و غلامحسین امیری کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل به همراه مدعوین دیگری از سازمان راهداری، گمرک و وزارت کشاورزی از جمله سخنرانان و مهمانان ویژه این دوره آموزشی بودند. در این کارگاه مسائل مرتبط به بیمه حمل و نقل، مطابق با کنوانسیون سی.ام.آر از طریق جاده و وظایف شرکت های بیمه و شرکت های حمل و نقلی جاری مورد بررسی قرار گرفت. همچنین شرکت کنندگان با آخرین تغییرات و مقررات و نیز نوآوری های بیمه CMR که از روز جاری از سوی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به شکل ها ارائه می شود، آشنا شدند.

اولین کارگاه آموزشی بین المللی جاده ای کالا (eCMR و بیمه CMR) به همت فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و حمایت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. این دوره آموزشی یک روزه با حضور جمع کثیری از نمایندگان انجمن ها و تشکل های حمل و نقل بین المللی و نیز شرکت های حمل و نقل بین المللی کالا از سراسر کشور در سالن همایش های اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران برگزار شد.

مسعود پل مه رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، مهدی صفری مقدم مدیر کل دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل وزارت راه



پوشش بیمه ای سی.ام.آر می تواند سرمنشآت تحولات مثبت باشد

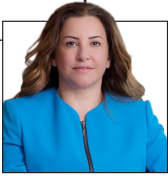
مسعود پل مه، رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران در آغاز دوره آموزشی حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا (eCMR و بیمه CMR) عنوان کرد: «پوشش نوین بیمه ای سی.ام.آر امروز به واسطه حضور فعال فدراسیون در حوزه حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا به صورت رسمی رونمایی می شود ما امیدواریم تا این موضوع سرمنشآت تحولات مثبت در صنعت حمل و نقل و لجستیک کشور باشد. هدف ما ارتقای سطح کیفی دانش و خدمات و روند رو به بهبود شرایط کسب و کار تشکل ها است.»



انجمن کشتیرانی از بانوان شرکت های عضو تقدیر کرد

انجمن کشتیرانی همزمان با سالروز ولادت حضرت فاطمه زهرا (س)، از جمعی از بانوان شرکت های عضو انجمن تقدیر به عمل آورد. مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی در این نشست با برشمردن نقش مهم زنان در حوزه حمل و نقل اظهار کرد: «فعالیت شرکت های تخصصی حوزه حمل و نقل با همکاری و همکاری بانوانی که در سمت های مختلف مشغول فعالیت هستند، امکان پذیر است.» یادآور می شود در این نشست، جمعی از بانوان شرکت های عضو که به قید قرعه انتخاب شده بودند، مورد تقدیر قرار گرفتند.





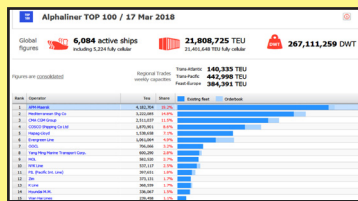
شادان کاپتان اوغلو رئیس گروه کی پی آی بیمکو

«سامانه KPI به ما به عنوان صاحبان کشتی این امکان را می دهد تا تصمیم های استراتژیک و منطقی در مورد شیوه راه اندازی ناوگان و مقایسه آن با دیگر شرکت ها و کشتی ها بگیریم و رقابت سالمی داشته باشیم.»

خبر ویژه

گزارش ماه مارس آلفالاینر از وضعیت صنعت کشتیرانی منتشر شد:

۲۱,۸۰۸,۷۲۵
تعداد کانتینرهای جهان!



سایت معتبر آلفالاینر در گزارش امروز ۱۷ مارس، جایگاه شرکت های بزرگ کشتیرانی دنیا را اعلام کرد. در این گزارش، IRISL همچنان و بدون تغییر در رتبه بیست و یکم شرکت های کشتیرانی جهان قرار دارد. در رتبه بندی شرکت های بزرگ کشتیرانی دنیا هیچ تغییری در صدر جدول مشاهده نمی شود. شرکت APM-Maersk با در اختیار داشتن ۴,۱۸۲,۷۰۴ TEU کانتینر و ۷۷۲ فروند کشتی جایگاه نخست را از آن خود کرده است. IRISL نیز بدون تغییر همچون ماه گذشته با در اختیار داشتن ۹۶,۲۸۳ TEU کانتینر و ۴۶ فروند کشتی در جایگاه بیست و یکم دیده می شود. نکته جالب اینکه تعداد کانتینرهای شرکت مرسک نسبت به ماه گذشته کاهش ۵۱ هزار TEU را نشان می دهد. با این حال، تعداد کانتینرهای دنیا طی یک ماه گذشته رشد داشته است. مقایسه جدول ماه مارس با فوریه نشان می دهد که تعداد کل کانتینرهای دنیا چیزی حدود ۳۰ هزار TEU افزایش داشته است. همچنین DWT نیز با رکورد کنونی ۲۶۷ میلیون و ۱۱۱ هزار و ۲۵۹ تن وضعیت بهتری نسبت به ماه گذشته میلادی به ثبت رسانده است. پس از مرسک، شرکت های مدیترانه ای، گروه سی ام ای - سی جی ام، کاسکو و هایپک لوید در جایگاه های دوم تا پنجم قرار دارند. مرسک در رده بندی جدید آلفالاینر توانسته ۱۹.۲ درصد حمل و نقل کانتینری جهان را به خود اختصاص بدهد. این آمار درباره شرکت مدیترانه ای ۱,۴۸۸، شرکت سی ام ای - سی جی ام ۱۱۵ درصد و کاسکو ۸۶ درصد است. IRISL هم ۴ دهم درصد حمل و نقل کانتینری جهان را به خود اختصاص داده است.



با اولین حرکت کشتی ها از بوسان کره جنوبی؛

هیوندای سرویس آسیا-اروپا را فعال می کند

سرریز خود دارد که نرخ های آن نسبت به دیگر سرویس ها بین ۱۰ تا ۲۰ درصد گران تر است. این سرویس در ماه ژانویه توانسته ۱۰ هزار TEU کانتینر را به سواحل غربی آمریکا بفرستد. به نظر می رسد، ورود واقعی هیوندای به خط آسیا-اروپا از سال ۲۰۲۰ میلادی آغاز شود. یعنی زمانی که حداقل ۱۲ فروند کشتی ۲۳ هزار TEU در این خط وجود داشته باشد. در برنامه کنونی نیز انتظار می رود، ۲ درصد به ناوگان خطوط آسیا-اروپا افزوده شود. میانگین ظرفیت هفته نیز با ۹.۶ درصد افزایش، از ۲۵۷ هزار TEU در سه ماهه سوم ۲۰۱۷ میلادی به ۲۸۲ هزار TEU در سه ماهه دوم ۲۰۱۸ خواهد رسید.

هیوندای از ماه آوریل، به خط قبلی خود یعنی آسیا-اروپا بازمی گردد. این شرکت سراغ کشتی های سایز پانامکس ۴۷۰۰ TEU خواهد رفت. اگر چه هنوز حرکت در خطوط آسیا-اروپا قطعی نشده است، اما طی ۱۰ هفته آینده سرویس های جدید به شانگهای، نینگبو، کائوسیونگ، پانتین، سنگاپور، کلمبو، روتردام، هامبورگ، فلیکستو، سنگاپور، هنگ کنگ و بوسان فعال خواهد شد. به نظر می رسد اولین حرکت کشتی ها در این خط نیز از ماه آوریل از بوسان کره جنوبی با کشتی ۴۷۲۸ TEU برنامه ریزی شده است. هیوندای یک سرویس معمول و دائمی برای لاینرهای



نوزدهمین نمایشگاه حمل و نقل دریایی آفریقا برگزار می شود

نوزدهمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل دریایی آفریقا در کشور موزامبیک برگزار می شود. این نمایشگاه از ۲۷ تا ۲۹ ماه مارس سال جاری میلادی (هفتم تا نهم فروردین ۹۷) در هتل لونامار شهر بیرا برگزار خواهد شد. این بزرگ ترین رویداد نمایشگاهی در حوزه تخصصی دریا، بندر و لجستیک قاره آفریقا به شمار می رود. سال گذشته آفریقای جنوبی میزبان این رویداد بزرگ حمل و نقلی در قاره سیاه بود. در این رویداد بزرگ، کنفرانس حمل و نقل دریایی نیز به مدت دو روز با حضور ۳۰ سخنران برگزار می شود.



بیمکو سامانه ارزیابی مقایسه ای KPI را به روزرسانی کرد

بیمکو برای بهبود مستمر صنعت کشتیرانی از سامانه به روز شده الگوبرداری و ارزیابی مقایسه ای (Benchmarking) خود رونمایی می کند. الگوبرداری و ارزیابی مقایسه ای روشی سیستماتیک است که سازمان ها بوسیله آن می توانند فعالیت های خود را بر اساس بهترین صنعت یا سازمان اندازه گیری و اصلاح کنند. بیمکو اعلام کرده که هدف کوتاه مدت این سامانه برای به روزرسانی آن، دریافت اطلاعات بیش از ۱۰ هزار فروند کشتی و انتقال اطلاعات آنها برای مقایسه بهتر و تجزیه و تحلیل دقیق تر صنعت حمل و نقل دریایی است.





افتتاح بندر «شهید بهشتی» یکی از بزرگ ترین رویدادهای دریایی سال ۹۶ بود

بهار کشتیرانی در چابهار

در ژانویه پانزدهم، افتتاح و رویدادهای مهم حوزه بندر و دریادر سال جاری، تقیبا افتتاح بندر شهید بهشتی یکی از آن خبرهای دانه درشت به شمار می رود. بندر اقیانوسی که از یک سو دسترسی ما به آب های آزاد را تسهیل می بخشد و همیچ طرف راه پایی به کشورهای آسیای میانه (GIS) را آسان تر می کند. شگرفایی بندر چابهار می تواند چرخه اقتصاد کشور را با دور تندتری بچرخاند، اشتغال پایدار ایجاد کند و کریدورهای جنوب-شمال و شرقی-غربی را احیا و فعال سازد. در گزارش پیش رو، نگاهی به این بندر استراتژیک اهنه ای از فرصت ها و تهدیدهای آن را مورد بررسی قرار دادیم.

گزارش یک افتتاح

فاصله میان فرودگاه چابهار تا مرکز شهر کمی دور است. برای رسیدن به بندر باید از جاده ای که به حالت نعل اسبی همسو با حاشیه دریای عمان می گذرد، بهره بگیریم تا به مقصد برسیم. در دویوار شهر پر است از بنرهای متنوعی که به مناسبت حضور رئیس جمهور برای افتتاح بندر «شهید بهشتی» نصب شده و کلیدواژه «دروازه ملل» که در همه شان خودنمایی می کند. شاید این بهترین عبارت برای توصیف بندری در جنوب شرق کشور باشد. دروازه ای که به صورت مستقیم و غیرمستقیم می تواند ارتباط دهنده ۶۰ کشور، از آسیای میانه و دور، کشورهای حوزه خلیج فارس، شمال آفریقا و اروپا باشد. مقامات و مسئولان ۱۳ کشور به همراه رئیس جمهور در جنوب شرقی ترین نقطه ایران جمع شده اند تا از کلیدی ترین بندر یک دهه آینده کشور رونمایی کنند. افتتاح فاز اول بندر شهید بهشتی ظرفیت تخلیه و بارگیری در بندر چابهار را از ۲.۵ میلیون تن به ۸.۵ میلیون تن خواهد رساند. رئیس جمهور در مراسم افتتاح این بندر استراتژیک، در کنار مقامات عالی رتبه هند، افغانستان و پاکستان از افتتاح مسیری جدید برای ایجاد دوستی های بیشتر و تعمیق روابط می گوید و امیدوار است فرصت های بیشمار اقتصادی با توسعه این مرکز اقتصادی ایجاد شود و به توسعه امنیت پایدار منطقه بیانجامد.





شبکه خبری طلوع افغانستان در گزارش ویژه خود، افتتاح بندر شهید بهشتی چابهار را دلیلی برای قطع وابستگی های این کشور به پاکستان و بندر کراچی دانست. مسوولان افغان معتقدند این بندر، فرصت مناسبی را برای کشورهای منطقه و فرامنطقه ای فراهم می سازد تا به منافع مشترک و همکاری های فیما بین برسند.



گفت و گو با نماینده کشتیرانی هیوندای در ایران

بندر چابهار رقیب بنادر همسایه خواهد شد

روی سونگ، نماینده کشتیرانی هیوندای تنها یک سال است که به ایران آمده و معتقد است بندر چابهار در آینده رقیب جدی دیگر بنادر منطقه خواهد شد.

طی مدتی که در ایران حضور دارید بازار و تجارت دریایی را چگونه دیدید؟

من سال ۲۰۱۶ عضو دفتر تهران شدم. قبل از آن به مدت ۵ سال در دفتر دبی بودم. پیش از آنکه به ایران بیایم، همه می گفتند اینجا مهم ترین کشور در تمام خاور میانه است. چرا که ایران، دروازه اصلی برای ارتباط کشورهای است. به همین دلیل، با یک دیدگاه مثبت به ایران آمدم و حالا می بینم که صحبت های آنها درست بوده است.

نظر شما درباره بندر چابهار چیست و چه فرصت های جدیدی در این منطقه به وجود خواهد آمد؟

اگر بخواهم صادقانه پاسخ بدهم، این اولین بار است که چابهار را می بینم و باید بیشتر درباره امکانات اینجا اطلاعات به دست بیآورم. اما می دانم که چابهار یکی از بهترین مکان ها برای حمایت از کسب و کار و تجارت دریایی است. نزدیک بودن به اقیانوس، بزرگ ترین مزیت اینجاست که دسترسی به دیگر دریاها را آسان تر می کند. در واقع، چابهار نزدیک ترین بندر به اقیانوس، در میان بنادر مستقر در خلیج فارس است. اگر سرمایه گذاری مناسبی در این بندر صورت بگیرد، اینجا رقیب جدی دیگر بنادر داخلی و خارجی خواهد شد. رئیس جمهور روحانی در مراسم افتتاحیه این بندر هم درباره نقش چابهار نکاتی را عنوان کرد. چقدر با مسئولان ایرانی در این رابطه موافق هستید؟

من هم صحبت های او را شنیدم و می دانم دولتمردان ایران به چابهار به عنوان فرصتی طلایی در اقتصاد می نگرند. اگر همین روند ادامه داشته باشد، چابهار رقبای منطقه ای را کنار می زند. چرا که موقعیت ژئوپلیتیک بهتری دارد.

مزیت هایی که رقابتی اند

«مزیت رقابتی به معنای غلبه بر رقیبان نیست؛ بلکه به معنی ایجاد یک ارزش منحصر به فرد برای مشتریان است.» این جمله ای کلیدی و دقیق درباره یک هاب منطقه ای است که می خواهد برای خود مزیت رقابتی ایجاد کند. با نگاهی به نقشه توپوگرافی، درمی یابیم که چابهار از یک سو نزدیک ترین فاصله را به سه منطقه جداگانه دریایی و کاملاً پرتردد جهانی دارد و هم از این روست که به آن لقب «دروازه ملل» داده اند. این هاب از سمت شرق به اقیانوس هند، از جنوب به دریای عمان و از غرب در دروازه پرتلاطم خلیج فارس واقع شده است. کانون واقع شدن چابهار نه تنها در مسیرهای دریایی، که به سمت شمال نیز تداوم می یابد. چرا که بندر شهید بهشتی می تواند نزدیک ترین مسیر ایمن برای دسترسی به کشورهای آسیای میانه (CIS) را برای دیگر کشورهای دنیا فراهم آورد. به عنوان مثال، با افتتاح فاز نخست بندر شهید بهشتی، بی شک طی سه ماه گذشته تنها کشور افغانستان توانسته ۶ محموله بزرگ گندم را از همین مسیر و به واسطه حاتم بخشی های هندی ها وارد کند. اما سوال همچنان پابرجاست آیا با همه آنچه که گفته شد، مزیت های رقابتی بندر شهید بهشتی قابل اعتنا و پایدارند؟

سهام خواهی بیشتر ایران در شمال شرق عمان

مطابق آماره که اخیراً از سوی سازمان بندر و دریانوردی اعلام شده، عملکرد تخلیه و بارگیری در خلیج فارس بیش از ۳۰ میلیون TEU کانتینر است. با این وجود، تنها حدود ۳ میلیون TEU کانتینر از آن سهم کشور ماست. در حالی که نیمی از خلیج فارس به ما تعلق دارد. همین مسئله نشان می دهد که ما طی سال های اخیر با توجه به برخورداری از موقعیت های استراتژیک، به دلایل گوناگون نتوانسته ایم یک موازنه منطقی میان عملکرد تخلیه و بارگیری در خلیج فارس به نفع خودمان ایجاد کنیم. مسئله ای که موضوعیت مزیت رقابتی بندر ما را دچار خدشه کرده است. اما آیا با افتتاح و توسعه بندر چابهار، اتفاق های دیگری خواهد افتاد؟ اگر نگاهی به همین ۴ ماه گذشته بیاندازیم، متوجه می شویم که اتفاق های مثبتی در جریان است تا میزان سهم خواهی ایران از شاهراه دریایی بیش از این باشد. نکته مهم اما توجه ویژه مسئولان عالی رتبه کشور و در صدر آنها شخص رئیس جمهور برای پیگیری و تشویق سرمایه گذاری بیشتر در این هاب اقتصادی است. دکتر روحانی ماه گذشته به همراه مسئولان وزارت راه و شهرسازی راهی هند شد تا ضمن دیدار با مقامات آن کشور، پیگیر مصوبات گذشته و مشوق جذب سرمایه گذاری کلان تر آنها باشد. تسریع در این روند به رونق هر چه سریع تر بندر شهید بهشتی و افزایش سهم حمل و نقل دریایی خلیج فارس و حوزه دریای عمان خواهد شد. موضوعی که هر چند کند، اما در حال وقوع است و نوید روزهای بهتر را می دهد.

موانعی که سد راه می شوند

روی کاغذ، همه چیز برای تبدیل چابهار به یک هاب بزرگ اقتصادی منطقه ای مهیابست. با این حال، چرا روند توسعه آنگونه که به نظر می رسد چشمگیر نیست؟ شاید پس از رفع تحریم های ظالمانه علیه ایران، پیش بینی رونق بیشتری در انتظار صنعت حمل و نقل دریایی کشور وجود داشت. رونقی که بخش قابل توجهی از آن می توانست به توسعه بنادر مرتبط شود. در این بخش می توان به برخی از عوامل داخلی و خارجی اشاره کرد و از آنها به عنوان سدی در برابر این شاهراه نام برد. کافی است فاصله میان فرودگاه چابهار تا مرکز شهر را به دقت نظاره کنید تا متوجه عدم پیشرفت پروژه راه آهن این شهر تا زاهدان بشوید. راه آهن «چابهار-زاهدان-مشهد» به طول ۱۴۵۷ کیلومتری، طولانی ترین خط ریلی کشور است که عملیات احداث آن از سال ۱۳۸۹ آغاز شده و قرار است چابهار را ابتدا به زاهدان و سپس به شبکه ریلی کشور متصل کند. اما این پروژه بین المللی ۷ سال است با بحران بی پولی و کمبود اعتبارات روبه روست و تنها ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. تقریباً همین شرایط در وضعیت جاده ای میان چابهار و شهرهای بزرگ استان وجود دارد که انتقال کالا را با مشکل مواجه می سازد. از سوی دیگر، تخفیف های حقوق و عوارض کانتینری و بخش (THC) به همراه تخفیف های ویژه برای بخش انبارداری کانتینرهای صادراتی و ترانزیتی آنچنان چرغ چشمک زنی برای شرکت های حمل و نقلی به شمار نمی رود و نمی تواند مزیت رقابتی قابل اعتنایی باشد. ضمن اینکه همچنان برخی قوانین دست و پاگیر نیز تعامل شرکت های کشتیرانی با بنادر جنوبی را با معضلاتی مواجه می سازد. همچنین تزییق و پذیرش سرمایه گذاری از سوی بزرگ ترین شریک این بندر، یعنی هند با کندی روبرو است. این کندی درست زمانی خودش را بهتر می نمایاند که نگاهی به توسعه بندر گوادر در کشور پاکستان و تزریق عظیم سرمایه چینی ها به نقطه نزدیک چابهار بیاندازیم و عمق تفاوت را دریابیم. به همه موارد فوق می توان عدم توسعه یافتگی شهر چابهار که می خواهد عنوان هاب منطقه و دروازه ملل را بیدک بکشد را بیافزاییم. اگر چه دولت محترم دوازدهم، نگاه ویژه خود را معطوف صنعت حمل و نقل دریایی کرده تا از این عرصه، شاهراهی برای گردش بهتر چرخ های اقتصادی کشور بسازد. اما راه پیش رو طولانی است و توشه اندک!

۳۹۴

برای ساخت و بهره برداری فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی در مجموع ۳۹۴ میلیون دلار سرمایه گذاری شده است.

۲۰

بندر چابهار علاوه بر زیرساخت‌های مناسب بندری و توانایی تخلیه و بارگیری سالانه بیش از ۸.۵ میلیون تن کالا، از معافیت‌های مالیاتی و گمرکی ۲۰ ساله برخوردار است.



۹۰۰ میلیون دلار

قرار است ۹۰۰ میلیون دلار در راه آهن «چابهار-زاهدان» سرمایه گذاری کند.

۱۶ میلیون تن

ارزش مبادلات هند با افغانستان و کشورهای آسیای میانه چیزی حدود ۱۶ میلیون تن کالاهای ارزش ۱۷ میلیارد دلار در سال است.

۱۱ کیلومتر

بندر چابهار در مقایسه با «کراچی»، مهم‌ترین و بزرگ‌ترین بندر در پاکستان، چیزی حدود ۷۰۰ کیلومتر به کشور افغانستان نزدیک‌تر است و مسیر بهتری برای انتقال کالاهای هندی خواهد بود.

۱۰۰ شرکت

تاکنون بیش از ۵۰۰ شرکت مجوز فعالیت در منطقه آزاد تجاری بندر چابهار را دریافت کرده‌اند. در این میان، ۱۶۵ شرکت افغانی حضور دارند که توسعه‌دهنده مجوز فعالیت را از دولت ایران نداشتند.

۱۰ هزار تن



۱ میلیارد دلار

این بندر مهم دارای ۱۷ هزار متر ساختمان پشتیبانی بوده و حدود ۳۰ میلیون دلار نیز تجهیزات در آن مونتاژ و نصب شده است. شرکت «آی پی جی ال» هند قرار است یک میلیارد دلار برای توسعه فازهای بندی بندر چابهار سرمایه گذاری کند.

۳ درصد

بندر شهید بهشتی چابهار تخفیف ۳۰ درصدی حقوق و عوارض کانتینری و بخش «تی اچ سی» را به شرکت‌های کشتیرانی ارائه می‌دهد.



۱۷۰۰ متر

طول بندر شهید بهشتی ۱۷۰۰ متر است و امکان پهلو گرفتن دو فروند کشتی کانتینری یا چند فروند کشتی چندمنظور را به صورت همزمان فراهم می‌سازد.

۱۲ عدد شگفت‌انگیز درباره بندر چابهار

شکل گیری شهر کنونی چابهار به دوره قاجار و سال ۱۲۷۰ قمری برمی‌گردد. با این حال اما طرح جامع راه‌اندازی بندر چابهار در سال ۱۳۵۲ شمسی آغاز و متناسب با آن، قراردادهایی نیز با پیمانکاران منعقد شد. پس از پیروزی انقلاب اسلامی، عملیات ساخت بندر چند سالی متوقف بود، اما در نهایت فاز اول آن در سال ۱۳۶۲ به بهره‌برداری رسید. چابهار، شهر همیشه بهار ایران، حالا میزبان اولین بندر اقیانوسی ایران است و آینده‌درخشانی برای آن تصور می‌شود. در این بخش به مدد اعداد و ارقام، بیشتر با بندر شهید بهشتی چابهار آشنا می‌شویم.

۱۵٫۸ میلیون متر مکعب

برای احداث پروژه بزرگ ملی بندر چابهار، ۱۵٫۸ میلیون متر مکعب لایروبی صورت گرفته است. ضمن اینکه ۵ کیومتر هم داک حفاظتی احداث شد.

۱۴۷۰ متر

با احداث موج شکن به طول ۱۴۷۰ متر، امکان فعالیت بندر شهید بهشتی چابهار در تمام روزهای سال وجود دارد.



هم‌اکنون کشتی‌های بزرگ ۱۰۰ هزار تنی قابلیت پهلوگیری در این بندر را دارند و این مهم می‌تواند نقش مهمی در واردات و صادرات کالاهای اساسی و عمومی داشته باشد. در آینده نیز با تکمیل فازهای بعدی، ظرفیت بندر چابهار به بیش از ۸۲ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

معرّفی کتاب



ایرانیان در بانورد

ایرانیان در بانورد، پیشگام و نوآور در دریاهای عنوان کتابی است که به قلم حسین نوربخش و به همت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به چاپ رسیده است. در این کتاب مباحثی همچون دریانوردان بزرگ ایران باستان، نقش ایرانیان در اختراع قطب‌نما، پیشگامان ایرانیان در ساخت بندر و پناهگاه کشتی و تقویم‌های صید ماهی و پیش‌بینی طوفان‌ها مطرح شده است. این کتاب ۴۳۸ صفحه دارد.



کارگاه آموزشی



اجاره کشتی

کارگاه آموزشی «اجاره کشتی» با تدریس کاپیتان آرمان جهان بیگلی در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. در این دوره که در هفته دوم اسفندماه برپا شد، مباحثی همچون کلیات اجاره کشتی‌های سفری و زمانی، چارترپارتی، مسوولیت صاحبان کشتی، مباحث دمووراز و بارنامه‌های چارتری مطرح شد. در پایان این دوره آموزشی نیز آزمون تخصصی برگزار و به دانشجویان مدرک معتبر ارائه شد.

