

جای خالی بنادر ایران در صف پیشرفت جهانی؛

جایگزینی بندر کانتینری صلاله عمان به جای بندر جبل علی

بندری که تحت تاثیر تغییرات در صورت گرفته در اقتصاد جهانی و حمل و نقل دریایی حول انقلاب کانتینریزیشن بیش از ۶۰ ساله به طور اصولی رشد و گسترش موزون داشته، بندر صلاله عمان است.

به گزارش خبرنگاران گروه صنعت و تجارت گزارش خبر، شهری بنام صلاله در استان ظفار، بهشتی زمردین در میان شبه جزیره عربستان، یک منطقه آزاد تجاری در کشور عمان است، که صلاله را به یک قطب تجاری در عمان تبدیل نموده است با انجام این عمل در سال ۲۰۰۶، سرمایه گذاران و شرکت‌های بزرگ مایل به تاسیس شرکت و کمپانی در این کشور شدند.

معافیت‌های کلی و درصدی مالیاتی، صفر بودن عوارض گمرکی جذابیت این منطقه را برای سرمایه گذاران چند برابر نموده است، فاصله کم با یمن برای تجارت و نزدیکی این شهر به کانال سوئز همه عوامل در کنار هم موجب آن شده است که بندر کانتینری صلاله با برنامه ریزی دقیق و اصولی مهم‌ترین بخش‌رشد اقتصادی این منطقه به شمار آید این بندر را می‌توان در ردیف ۱۰ بندر کانتینری برتر جهان دانست.

رشد بنادر کشورهای اطراف ایران در حالی انجام می شود که تا قبل از دهه ۸۰ حمل و نقل و نقل دریایی دنیا به صورت مبادله بیش از ۹۵ درصد تجارت دنیا بین صدها بنادر اصلی دنیا بوده که همه بنادر اصلی ایران از خرمشهر تا بندر عباس نیز اصلی محسوب شده و کشتی‌ها را از مبادی اولیه هر کشوری می پذیرفتند.

همچنین عمده حمل و نقل دریایی کانتینری بر اساس برنامه یکسره حمل و نقل چند وجهی و ترکیبی ریلی استوار شده که در ایران هنوز یک چالش بزرگ و غیر مرسوم به دلایل نظام گمرکی و بندری ایران و ضعف عرضه ای حمل و نقل ریلی در تامین قطارهای باری و به خصوص قطارهای باری دو طبقه و درستی (Double Stock and Block train) با توجه به سابقه بیش از ۳۵ تا ۴۰ ساله در دنیا مهیا و میسر نبوده و نیست!

امروزه حتی نظام سلسله مراتبی حمل و نقل دریایی شامل بنادر دچار نظم تخصصی بیشتری در راستای ایجاد اقتصاد صرفه تجارت و تولید و مصرف جهانی شده است. به طوریکه بار جهانی تحت نظم hub and soike یا منظومه ای بین چند بندر جهانی Main hub ports، دوچندان بنادر منطقه ای یا regional ports و سپس ده ها بندر محلی یا اقماری و با توجه به بزرگ بودن کشتی های کانتینری با بیش از ۲۰۰۰۰ کانتنر vllc، بزرگی و کشتی‌های خدماتی کوچک یا feeder ship و با توجه حداکثر عمق اسکله ها و کانال ورودی و.... شبکه ها و خدمات ریلی تقسیم و کار می کنند که بنادر ما هنوز به دلایل فوق، بسیار دور از این نظم جهانی تولید تجارت جهانی هستند.

تحت تاثیر همین تغییرات در اقتصاد جهانی حمل و نقل دریایی که حول انقلاب کانتینریزیشن بیش از ۶۰ ساله به طور اصولی رشد و گسترش موزون داشته، بندر صلاله عمان چون بسیار نزدیکتر به خط کشتیرانی شرقی غربی جهان است با بیش از ۸۰ درصد سهم ترافیک جهانی، بیش از ۱۴ میلیارد تن تجارت جهانی را در سال ۲۰۲۳ دارا بوده که جایگزین جبل علی شده و زمینه های این جایگزینی تدریجی طی هفت سال گذشته آماده و اجرایی شده است.

اما شرایط مدیریت و عملکرد بنادر، گمرکات، کشتیرانی و حمل و نقل زمینی جاده ای و ریلی کشور ما در حالیکه بنادر اصلی جنوبی و شمالی هنوز در زمره بنادر نسل اول قبل ۱۹۶۹ قرار دارند با خدمات و امور زیر و روینایی جهانی مورد نیاز برای ارائه خدمات به دالان‌های ترانزیت جهانی فاصله زیادی داشته و همین امر از دلایل اصلی جایگزینی دالان‌های رقیب پیرامونی ایران است. برای رفع این مشکلات لازم است عزم ملی و برنامه ریزی جامع ترانزیتی خارج از مدیریت سنتی برای بهبود عرضه محور پراکنده در دولت های چهار ساله انجام شود.

در حال حاضر بنادر ایران بین یکصد بندر و لجستیک جهانی هم به چشم نمی خورند در حالیکه بنادر منطقه ای در رده های ۱۰ و ۲۰ بندر جهان بوفور در ادبیات بین المللی سازمان مللی انکتاد و بانک جهانی مرتبا مانور می‌دهند