

بررسی مبانی کاربردی حمل و نقل دریایی

پانتا زهرابی^۱، محسن عامری شهرابی^۲

^۱ کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد نراق

^۲ استادیار دانشگاه آزاد اسلامی، واحد نراق

نویسنده مسئول:

پانتا زهرابی

چکیده:

در میان انواع شیوه‌های حمل و نقل، حمل و نقل دریایی از قدیمی‌ترین آن‌ها محسوب می‌گردد. این شیوه حمل و نقل، قابلیت حمل کالاهای مختلف و متنوع توسط انواع شناورهای کوچک و کشتی‌های بزرگ را دارا می‌باشد.

این نوع حمل ابتدا توسط ملل و مردمانی که در سواحل دریاها و رودخانه‌های بزرگ زندگی می‌کردند آغاز گردید و امروزه تمامی ملل دنیا به نحوی با آن سر و کار دارند و از مزایای آن بهره می‌برند. سهم حمل و نقل دریایی در جابه‌جایی کالاها در تجارت بین‌المللی حدوداً ۹۰ درصد کل این تجارت را تشکیل می‌دهد که این میزان به لحاظ تناژ حدوداً شش میلیارد تن بوده و شامل انواع مختلف کالاها می‌باشد. این در حالی است که تقریباً یک سوم حمل و نقل دریایی به حمل کالاهای نفتی، یک سوم آن به حمل کالاهای خشک و فله اختصاص داشته و مابقی را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند.

واژگان کلیدی: حمل و نقل، ارتباطات، توسعه.

مقدمه:

صنعت حمل و نقل یکی از شاخص‌های مهم توسعه در هر کشور می‌باشد. حمل و نقل و ارتباطات جایگزین و مکمل یکدیگرند. اگرچه ممکن است ارتباطات کاملاً پیشرفته بتواند جایگزین ترابری شود و فرد به جای دیدن شخصی از نزدیک، با او از طریق تلگراف، تلفن، دورنگار یا ایمیل ارتباط برقرار نماید لیکن ثابت شده است که شیوه‌های ارتباطی برمبنای ارتباطات دو طرفه نتایج بهتری را حاصل می‌کند. پیشرفت در ترابری بدون ارتباطات غیرممکن است. برای سامانه‌های ترابری پیشرفته، ارتباطات امری حیاتی و ضروری است؛ از خطوط راه‌آهنی که دارای یک خط بوده و قرار است قطار از هر دو جهت آن‌ها عبور کند گرفته تا کنترل خطوط هوایی که همواره باید از محل عبور هواپیماهای دیگر در آسمان اطلاع داشته باشد؛ بنابراین، مشاهده شده است که افزایش و پیشرفت یکی، به توسعه بیشتر دیگری می‌انجامد. به منظور پیاده‌سازی ارتباطات در حمل و نقل، شیوه‌های مختلف وسیله نقلیه به زیر ساخت و وسیله نقلیه به وسیله نقلیه وجود دارد. در این صورت استاندارد بودن زیرساخت‌های ارتباطی امری است که باید مد نظر قرار گیرد. حمل و نقل دریایی شاخه‌ای از حمل و نقل است که در توسعه تجارت خارجی نقش مهمی ایفا می‌کند. هنگامی که صحبت از حمل و نقل دریایی به میان می‌آید نخستین چیزی که به ذهن انسان می‌رسد کشتی‌های باری هستند که برای حمل کالاهای مختلف با ویژگی‌های خاصی تجهیز شده‌اند. اگر چه در مواردی ممکن است که نحوه جابه جایی کالا برای یک کشور بر اساس مشخصات جغرافیایی آن کشور مشخص شود لیکن کالاهایی که از طریق دریا حمل می‌شوند معمولاً دارای حجم زیاد بوده و به گونه‌ای می‌باشند که مسافت طولانی تأثیر چندانی بر کیفیت، رنگ، اندازه و بازار آن‌ها ندارد؛ در ترابری دریایی با توجه به مسافت، دوری و نزدیکی مسیر و نوع کالا از وسایل دریایی مختلفی از قبیل کشتی‌های هاسی فله‌بر، کشتی‌های کانتینربر، نفتکش و لنج استفاده می‌شود. (انواری رستمی ۱۳۸۷) هنگامی که کشتی حامل کالا برای تخلیه پهلو می‌گیرد، مأمورین بهداشت با ورود و بررسی مدارک اجازه ارتباط آن کشتی با بندر را صادر می‌نمایند. مأمورین گمرک در ابتدا دفتر مخصوصی را به فرمانده کشتی ارائه می‌دهند که خصوصیات کلی کالا و کشتی از قبیل نام فرمانده - تعداد پرسنل و پرچم - نوع کشتی، بنادر مبدأ و مقصد، وزن، مقدار کالایی که باید تخلیه شود، مقدار آذوقه و کالاهای ممنوع‌الورود را در آن ثبت می‌نمایند، سپس انبار کالایی که قرار نیست تخلیه شود (مانند انبار آذوقه و کالاهای ممنوع‌الورود) مهر می‌گردد و پس از آن فرمانده کشتی یا نماینده مؤسسه حمل و نقل مربوطه فهرست محمولاتی را که قصد تخلیه آن را دارند، در دو نسخه اظهارنامه به گمرک اظهار می‌نماید که پس از صدور مجوز مربوطه، عملیات تخلیه آغاز می‌گردد؛ برای کنترل کالاهای تخلیه شده مشخصات ظاهری بسته‌ها به ترتیبی که تخلیه می‌شوند در فهرست‌هایی ثبت می‌گردد که این عمل را تالی‌گیری می‌گویند و با مشارکت نماینده گمرک (بندر) و موسسات حمل و نقل انجام می‌شود. گمرک یا بندر مکلف است تا ۱۵ روز پس از خاتمه تخلیه با مؤسسه کشتیرانی تسویه حساب نمایند و به همین منظور از قبل برای هر کالا، بار نامه و قبض انبار صادر می‌شود؛ نسخه اول قبض انبار به عنوان رسید به نماینده مؤسسه حمل و نقل که کالاهای وارده از طریق دریا را به صورت فوق خریداری نموده و به طریق دریایی و توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و یا سایر شرکت‌های کشتیرانی حمل گشته تحویل می‌گردد. (نوربخش، ۱۳۷۶)

لازم به ذکر است که در خصوص کالاهایی با وزن کمتر از ۲ هزار تن، انجام تشریقاتی که پیش‌تر ذکر گردید در صورتی که در مسیر عملیاتی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نباشد با موافقت مذکور به وسیله سایر شرکت‌های کشتیرانی قابل اجرا خواهد بود.

تاریخچه حمل و نقل دریایی جهان

اقوام مینو ساکن جزیره کرت از نخستین اجتماعاتی بودند که برای فعالیت‌های اقتصادی، بازرگانی و رفت و آمد خود استفاده از راه‌های دریایی را انتخاب نمودند. از میان جوامع آسیایی، فنیقی‌ها دریانورد بودند که در پیوند با امپراتوری بزرگ ایران، از استقلال نسبی برخوردار بوده و بر محور امور دریایی و دریانوردی به همکاری با پارسیان پرداختند. نیاز به توسعه دامنه تجارت، بخشی از انگیزه تمایل به دریا و حمل و نقل دریایی را تشکیل می‌دهد و این امر نهفته در هر عملکرد نظامی است. (Bacon 1995)

فاتحان، پس از فتح کاخ‌ها، به فتح بازارها اقدام نموده و پس از ورود فرماندهان لشکری و سربازها، تجار و بازرگانان به سرزمین‌های جدید وارد می‌شدند. پس از کسب پیروزی، بازرگانان جوامع کشاورزی، مبادرت به کشف بازارها می‌کردند و از آنجایی که هزینه‌های حمل و نقل زیاد بود، بازرگانان سعی داشتند تا حد امکان به تجارت کالاهای کم‌وزن ولی دارای ارزش اقتصادی زیاد بپردازند. فرآورده‌های ابریشمی، ادویه معطر، اسباب تزئینی ظریف و سنگ‌های ریز قیمتی از انواع این کالاهای با ارزش بودند. اما بازارهای دیگری نیز برای کالاهای حجیم در آن سوی دریاها وجود داشت که فقط روش حمل و نقل دریایی پاسخگوی آن بود و می‌توانست راه مناسبی برای ارضاء تمایلات رو به رشد تجارت باشد. چنین تمایلاتی در دوران متعلق به قرون وسطی به اوج شکوفایی رسید.

حمل و نقل دریایی از زمان‌های دور زمینه‌ساز رشد و توسعه تمدن‌ها بوده و موجب تغییر و پیشرفت افق دید بشر گردیده است. از ۶۰۰۰ هزار سال پیش از میلاد مسیح، مصریان دارای کشتی‌هایی با دکل و بادبان بودند و از ۳۰۰۰ سال پیش از میلاد مسیح، کشتی‌هایی با نام گالی در رود نیل مورد استفاده قرار می‌گرفتند. در عصر حضرت سلیمان پیامبر (حدود سال‌های ۹۲۲ تا ۹۶۱ پیش از میلاد) کشتی‌های فنیقی‌ها موسوم به گالی از قبرس، مصر، آفریقا و دیگر سرزمین‌ها، مس، کاغذ مصری (پاپیروس)، دندان فیل (عاج)، طلا و برده بازرگیری می‌نمودند. (ویکی پدیا) آمده است تا پیش از ساخت قطب‌نما در اروپا، دریانوردان اروپایی برای سفر در دریاها از امکانات ابتدایی بهره می‌بردند. برای پیدا کردن راه خشکی از پرندگانی که همراه کشتی پرواز می‌کردند استفاده و در شرایط عام، در نیم‌کره شمالی از ستاره قطبی و از خورشید در هنگام ظهر به منظور تعیین موقعیت جنوب استفاده می‌کردند. بعدها دریانوردان با استفاده از تجربه‌های مختلفی که کسب کرده بودند، به افزایش امکانات ناوبری خود پرداختند. در ابتدا دریانوردی مختص مسیرها و فاصله‌های مشخص بود مانند: گذرگاه مانش، دریای مدیترانه و حدودی از دریای بالتیک. ساخت و ورود قطب‌نما و سکان کشتی به این‌عرصه منجر به ایجاد تحولات و پیشرفت‌های قابل توجهی در صنعت کشتیرانی شد. در مدارک اروپایی، از اواخر قرن دوازدهم درباره قطب‌نما سخن به میان می‌آید.

پی‌یر روسو می‌نویسد: اولین باری که در مدارک موجود اروپایی، از قطب‌نما نام برده شده، مربوط به سال ۱۲۰۰ میلادی در فرانسه، ۱۲۰۷ در انگلستان و ۱۲۱۳ در ایسلند است. این قطب‌نما به طور کامل ابتدایی بوده و از پیرکاهی تشکیل می‌شده که عقربه مغناطیسی بر آن قرار داشته است و مجموعه آن‌ها را روی تشتک آبی می‌گذاشته‌اند. پی‌یر روسو همچنین می‌نویسد: با ذکر قطب‌نما با اختراعی مواجه می‌شویم که تا پیدایش مدرک خلاف آن، کشور چین می‌تواند اولویت در اختراع آن را به خود منسوب نماید. آنچنان که مشهور است، در زمان سلطنت سلسله تسین در کشور چین (۲۶۵ تا ۴۱۹ میلادی) برای یافتن سمت جنوب، از عقربه مغناطیس در ارايه‌های مغناطیسی استفاده شده که آن از ارايه‌ای تشکیل شده بود که مجسمه کوچکی بر آن قرار داشت که می‌توانست در حول محور قائمی حرکت کند و در داخل آن نیز، آهن‌ربایی تعبیه شده بود به نحوی که آدامک مزبور تحت تاثیر آن به طور خودکار همواره سمت جنوب را نشان می‌داد.

طی قرن پانزدهم، دریانوردان اروپایی سفرهای مخاطره‌آمیزی را با هدف کشف راه‌ها و سرزمین‌های جدید و انجام مبادلات بازرگانی وسیع‌تر آغاز کردند. توسعه حمل و نقل دریایی به سمت چین و هند و برتری جویی بر تجار و بازرگانان خاورمیانه از جمله اهداف آنان بود. در ادامه تعقیب چنین اهدافی قاره آمریکا کشف شد. اروپاییان و در ابتدا پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها آن را در اختیار گرفتند و ظرف پنجاه سال با غلبه بر تمدن "اینکا" در پرو فعلی و "ازتک" در مکزیک به طور کامل، صاحب یک سرزمین ثروتمند و غنی شدند. در این شرایط آرام آرام تغییراتی در اوضاع طبقات اجتماعی پدیدار گشت، به نحوی که احیای تجارت و پیدایش شهرها را در پی داشت، کشاورزی رونق زیادی یافت و به حمل و نقل محصولات کشاورزی (گندم، پارچه، ادویه، پنبه، ابریشم) جان تازه داد. تجارت دریایی باعث رونق صنعت حمل و نقل دریایی و شهرهای بندری و ساحلی گردید. جنوا، ونیز، مارس، سواحل لومبارد، کرانه‌های دریای مانش، دریای مدیترانه و بالتیک و رود راین در این شرایط توسعه گسترده‌ای را شاهد بودند (جوران، جوز و بلانتون گادفری ۱۳۸۵)

تاریخچه حمل و نقل دریایی ایران

اسناد و مدارک تاریخی شایان توجهی که در طی دهه‌های اخیر به دست آمده، بر این موضوع تاکید دارد که ایرانیان قبل از پیدایش خط، یعنی چندین هزار سال پیش از میلاد حضرت مسیح (ع) با دریانوردی آشنایی داشته و همچنین دارای ابتکارات و ابداعاتی هم در این زمینه بوده‌اند. علاوه بر اینکه هزینه حمل کالا به شیوه حمل و نقل دریایی پایین بوده، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت عمل در حمل حجم بالایی از کالا امکان پذیر است، مزیت‌های جغرافیایی میهن ما، ایران، در حوزه دریایی بسیار زیاد است لذا استفاده از این روش مزایایی در بر دارد. دارا بودن حدود ۳۰۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی، دسترسی به دریا در شمال و جنوب کشور، دسترسی به آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، قرارگیری کشور بر سر مسیر کریدورهای ترانزیتی شمالی- جنوبی و عملکرد ارتباط دهنده کشورهای آسیای میانه با آب‌های جنوب کشور از جمله مزیت‌های مهم جغرافیایی کشور در حوزه دریایی به شمار می‌رود. مجله گسترش صنعت (۱۳۸۶).

افرادی همچون لرد کرزن انگلیسی، لرد بلگریو، سرآرنولد ویلسن و روادالا نایب کنسول فرانسه در بوشهر در کتاب‌ها و خاطرات خود مدام سعی داشتند که در ارتباط با دریانوردی ایرانیان خلاف‌گویی کنند و ابتکارات ایرانیان را به دیگران نسبت دهند. به نظر نگارنده، این امر عجیبی نیست زیرا که انگلیسی‌ها، فرانسوی‌ها و پرتغالی‌ها اصولاً در سرقت تاریخ و تمدن و انتساب آن به دیگران و یا خود و همچنین استعمار و دروغ سابقه درخشان دارند.

در کنار تحریف‌گران تاریخ، اشخاص با وجدانی نیز هستند که حقیقت را بر روی کاغذ می‌آورند و در زمره نابودگران واقعیت قرار نمی‌گیرند، از جمله پاول جلیناس و روبرت شارف که در کتاب تاریخ دنیا یادآور می‌شوند:

"داریوش اول بزرگ‌ترین بحریه را که تا آن روز در جهان مانند نداشت، پدید آورد و سازمان یاد شده به عهد خشایار شاه گسترده و پهناور گردید و نیرویی شگرف یافت".

همین دانشمندان می‌نویسند:

ایرانیان در دوران هخامنشی نخستین دریانوردانی بودند که در راه شناساندن زوایای ناشناخته دنیا گام برداشته و در طریق ایجاد گذرگاه‌های دریایی، بی‌امان کوشیدند و تسهیلات بایسته‌ای را در راستای حمل و نقل دریایی فراهم آوردند. برای مثال پیوستن دریای سرخ به دریای مدیترانه در عهد داریوش اول و ایجاد پل‌های جابه‌جا شونده و شناور به روی تنگه داردانل در عصر خشایار شاه را می‌توان دلیل بارزی بر این مدعا دانست. همچنین بنا به نوشته هرودوت :

"قسمت بیشتر قاره آسیا در عصر و زمان داریوش و به وسیله سیلاکس سردار و دریاسالار وی کشف گردید و باید گفت که سیلاکس طی سال‌های ۵۱۲ تا ۵۱۶ پیش از میلاد کار عظیمی را به انجام رسانده است". جرج سارتن پس از نام بردن از چهار دریانورد باستانی از جمله اسکولاکس (سیلاکس)، ساتاسپس (صداسب) تحت سرپرستی ایران و دو دریانورد دیگر به نام‌های هانئون و هیمیلکون از اهالی قرطاجنه (کارتاژ) که متحد با ایران بر ضد یونان به شمار می‌رفتند، در پایان بحث دریانوردی هانئون کارتائژی و مقایسه سفر او با ساتاسپس ایرانی می‌نویسد:

"این دو دریانورد یا لاقلاً یکی از آن دو توانسته‌اند سواحل شمال غربی آفریقا را بشناسند و برای پی‌بردن به اهمیت کاری که انجام داده‌اند، باید به خاطر آورد که تا دو هزار سال پس از آن زمان هیچ‌کس از حدودی که آن دو نفر دریانورد باستانی به آنجا رسیده بودند، تجاوز نکرده است".

نوشته‌اند خلیج پارس جایگاه بشر اولیه بوده است و انسان‌های نخستین برای اولین بار در این دریا به قایقرانی پرداخته‌اند و سپس هنر قایق‌سازی را همراه قایق‌های خود به آبراه‌ها و دریاهای دیگر بردند. حاشیه ساحلی خلیج پارس و دریای عمان از زمان‌های بسیار دور محل سکونت طوایف مختلف بوده و این دریا مسیر عبور و مرور قایق‌ها و کشتی‌های قبایل و ملت‌های مختلف آن روزگار بوده است. در طول تاریخ گذشته

سومری‌ها، کلدانی‌ها، ایلامی‌ها و آشوری‌ها به دریانوردی پرداخته همچنین بابلی‌ها در سرتاسر دریای عمان، خلیج پارس و دریای سرخ رفت و آمد کرده و آنجا را تحت اشتغال خود داشتند. علاوه بر آب‌های اصلی کشور، رودخانه‌ها و دریاچه‌های داخلی نیز محل عبور شناورهای کوچک و بزرگ اعم از پارویی و بادبانی بوده‌اند به طوریکه بیشترین کالاها و مایحتاج ملل مختلف از این راه به بنادر و سواحل دور و نزدیک رسانیده می‌شده است. کشف مهرگلی شهر چغامیش بیانگر این مطلب است که ایران دارای قدیمی‌ترین سند دریانوردی جهان می‌باشد. این مهر گلی که قدمت آن به شش هزار سال پیش از میلاد می‌رسد، به وضوح نشان می‌دهد که ایرانیان پیش از اختراع خط به دریانوردی و سفر در دریا می‌پرداختند. مهم‌تر از همه اینکه قبل از اینکه دیگر کشورها به فکر ایجاد روزی به نام روز دریانوردی باشند، ایرانیان روز دهم مرداد ماه مصادف با روز اول ماه اوت میلادی را روز دریانوردی خود قرار داده بودند.

چالش‌های صنعت حمل و نقل دریایی در کشور

۱ - تحریم‌های اقتصادی بین‌المللی :

تمام تحریم‌هایی که در حال حاضر از سوی آمریکا، اروپا و کشورهای هم‌پیمان آن‌ها اعمال می‌شود از نظر نوع و شدت در تاریخ صنعت حمل و نقل دریایی جهان بی‌سابقه است. این تحریم‌ها باعث شده که کشتی‌های ایرانی اجازه پهلوگیری با پرچم پر افتخار جمهوری اسلامی ایران در بنادر دیگر کشورها را نداشته باشند. بنابراین به منظور تداوم حمل و نقل دریایی در مواردی ناگزیر به استفاده از پرچم دیگر کشورها می‌باشیم. از این رو کشورهایی همچون مالت، پاناما و قبرس نیز با کاهش مالیات، پرچم کشور خود را در تمام آبراه‌های بین‌المللی به اهتزاز در می‌آورند (نوربخش ۱۳۷۶)

به عنوان مثال شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مجبور به تغییر نام پرچم شناورهای خود شده و کشتی‌های ملکی خود را در کشورهای دیگر همچون مالت به ثبت رسانده است؛ از دلایل اصلی این موضوع می‌توان به عدم پرداخت مالیات‌ها و هزینه‌های اضافی تحمیلی بر کشتی اشاره کرد؛ همچنین پاره‌ای از مقررات سخت‌گیرانه در خصوص اشتغال خدمه کشتی حامل پرچم است که برای بعضی از کشورها از جمله ایران وضع می‌کنند لیکن خود آن کشورها عملاً چنین مقرراتی ندارند به همین دلیل اکثر مالکین شناورها راغب هستند کشتی خود را در این کشورها ثبت نمایند.

۲ - نرخ ارز و تهیه آن از بازار آزاد :

مشکلات نقل و انتقال ارز که به معضل بزرگی برای واردات تبدیل گشته، گریبان‌گیر صنعت حمل و نقل دریایی نیز شده است به طوری که شرکت‌های کشتیرانی، کرایه‌ای را که به صورت ارز دریافت می‌کنند باید به بانک‌ها بفروشند و برای تهیه ارز نیز به بازار آزاد مراجعه و ارز مورد نیاز خود را تامین نمایند. این مشکل سود حاصل از حمل و نقل که از دریافت کرایه کشتی می‌باید حاصل شود تاثیرات نامطلوبی می‌گذارد.

۳ - رکود در بازارهای جهانی :

با توجه به جهانی بودن فضای کسب و کار، صنعت حمل و نقل دریایی بیشتر از سایر بخش‌ها تحت تاثیر شرایط بازارهای جهانی است. در شرایط کنونی شرکت‌های کشتیرانی جهان در جذب سرمایه و اخذ اعتبارات مالی از بانک‌ها با مشکل مواجه هستند. زیرا با کاهش حجم معاملات بازرگانی بین‌المللی، تقاضا برای حمل و نقل دریایی نیز کاهش می‌یابد.

۴ - مازاد ظرفیت در ناوگان حمل و نقل دریایی :

این مازاد ظرفیت، تجارت کانتینری را تحت تاثیر قرار داده است. در حال حاضر شاهد افت شدید نرخ‌ها در مسیرهای اصلی به ویژه آسیا و اروپا هستیم به گونه‌ای که این امر منجر به کاهش درآمدهای عملیاتی و ضرر و زیان شرکت‌های کشتیرانی شده است.

۵ - افزایش قیمت سوخت :

یکی از هزینه‌های پرداختی مهم در صنعت کشتیرانی هزینه سوخت کشتی‌ها است که با توجه به بعد مسافت و دوری و نزدیکی متفاوت می‌باشد. هزینه سوخت، ۳۰ درصد هزینه‌های عملیات بازرگانی یک کشتی را شامل می‌شود. با کاهش شدید نرخ کرایه‌های حمل و پایین آمدن درآمدها و از سوی دیگر بالا رفتن قیمت سوخت، حاشیه سود شرکت‌های کشتیرانی به شدت تحت تاثیر منفی قرار گرفته است.

۶ - عدم تمایل موسسات و نهادهای اعتباری و مالی:

امروزه موسسات اعتباری و نهادهای مالی تمایل چندانی به اعطاء تسهیلات به شرکت‌های حمل و نقل دریایی ندارند؛ شاید یکی از دلایل این امر دورنمای تیره و مبهم صنعت حمل و نقل دریایی باشد. از تبعات و مشکلات ناشی از این معضلات می‌توان به کاهش شاخص کالاهای فله خشک بالتیک یا به عبارتی شاخص BDI اشاره داشت.

۷ - بالا بودن عوارض بندری در مقایسه با سایر بنادر خلیج فارس :

برای پهلویی کشتی‌ها در بنادر ایران، هزینه بالادستی زیادی در مقایسه با سایر بنادر خلیج فارس برای شرکت‌های کشتیرانی و مالکان کشتی وجود دارد که دلیل آن هم ناگزیر کردن سازمان بنادر و دریانوردی به افزایش ظرفیت بنادر و اجراء پروژه‌های بندری از محل عواید خود سازمان است که این سازمان را از حالت یک نهاد حاکمیتی به یک ابزار بازرگانی و پول‌ساز درآورده است. اجرای طرح مدیریت یکپارچه حمل و نقل دریایی و ارتقاء مدیریت سیاست‌گذاری، ایجاد امکانات مساوی برای کشتی‌های بخش دولتی و غیردولتی در زمینه سوخت، حقوق و عوارض بندری، تحقیق و توسعه پایگاه‌های اطلاعاتی بخش حمل و نقل دریایی و تحول در فناوری و کاربرد فناوری اطلاعات، از دیگر چالش‌های پیش روی این صنعت است. (فصلنامه سیاست‌های مالی و اقتصادی)

۸- تحریم‌های بانکی:

یکی از عوامل بسیار موثر در صنعت حمل و نقل دریایی استفاده از شیوه‌های مختلف بانکی به منظور دریافت کرایه حمل است. تحریم‌های بانکی موجب می‌گردد امکان انتقال مالی از شرکت‌های گروه حمل و نقل گرفته شود. با توجه به نیاز مبرم این گروه شرکت‌ها به مبادله ارز، تحریم‌های بانکی نقشی فلج‌کننده‌تر از تحریم‌های مستقیم کشتیرانی ایفا می‌کنند.

۹- منع حمل کانتینر به بنادر ایران:

تحریم منع ورود خطوط کشتیرانی کانتینری به بندرهای ایران باعث شد شرکت‌های زیادی در این زمینه با ورشکستگی مواجه شوند و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تنها عامل حمل کانتینر در کشور شود. اگر چه ایران در دادگاه‌های مختلف بین‌المللی طرح دعوی نمود و موفقیت‌هایی نیز به دست آورد، لیکن پیوستگی زنجیروار تحریم‌ها کمکی به بهتر شدن اوضاع این صنعت نکرد. چرا که شرکت‌های فعال در این زمینه به طور میانگین ۴۰ درصد از سود خود را از حمل و نقل‌های خارج از کشور به دست می‌آوردند. به بیانی دیگر ۴۰ درصد از سود این شرکت‌ها درآمد ارزی با منشأ خارجی بوده است.

مزایای حمل و نقل دریایی

الف. هزینه حمل و نقل از طریق راه‌های آبی ارزان‌تر از حمل و نقل از راه‌های خشکی و هوایی می‌باشد.

ب. از جمله امتیازات دیگر ثابت بودن نرخ و کرایه باربری دریایی است که به وسیله شرکت‌های بزرگ تعیین می‌شود و کلیه شرکت‌های حمل و نقل دریایی موظف به رعایت نرخ مزبور هستند؛ به غیر از کشتی‌های آزاد که در مواردی با توافق صاحب کشتی و مالک کالا نرخ حمل را تعیین می‌نمایند.

ج. امتیاز دیگر این روش این است که مقدار باری که حمل می‌شود نسبتاً زیاد است به طوری که در یک حمل و نقل دریایی محموله‌های سنگین به سادگی جابه‌جا می‌شوند و از بندری به بندر دیگر حمل و تحویل می‌گردد.

د. عامل چهارم در مورد حمل و نقل دریایی ایمنی و ضریب اطمینان این روش است؛ زیرا اگر استانداردهای مربوط به حمل و نقل دریایی از نظر بسته‌بندی، عدل‌بندی و مواردی نظیر آن رعایت گردد و خریدار و فرستنده برابر مقررات اینکوترمز در مورد بیمه کالا و سایر شرایط اقدام نمایند تقریباً حمل و نقل کالا بدون خطر و یا با خطرات بسیار کمی انجام خواهد شد. شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی نیز با توجه به پتانسیل‌های موجود و همچنین ورود به بازارهای جدید در حوزه کاری مبادرت به افزودن مدیریت جدیدی در نمودار سازمانی خود به نام مدیریت بنادر و کشتیرانی نموده است.

نتیجه گیری:

در حال حاضر تحریم‌های اقتصادی بین المللی از سوی آمریکا شرایط حمل و نقل و به طور کلی صنعت حمل و نقل کشور را با مشکلات و مخاطراتی مواجه ساخته است. به نظر نگارنده، از مهم‌ترین مشکلات ناشی شده از تحریم برای این صنعت می‌توان به دریافت کرایه حمل کالا به کشورهای مختلف، تامین هزینه‌های حمل، تامین هزینه سوخت کشتی، خرید قطعات و لوازم مورد نیاز و مساله تعمیرات فنی کشتی اشاره نمود. از دیگر سو یکی از درآمدهای نسبتاً بالای کشور از طریق حمل و نقل دریایی حاصل می‌شود که از جمله آن می‌توان به حمل نفت، گاز و فرآورده‌های نفتی فروخته شده از طرف شرکت ملی نفت ایران به خریداران خارجی اشاره کرد که در شرایط تحریم این امر امکان‌پذیر نبوده و ضربه‌ای به اقتصاد وارد می‌نماید.

منابع:

- نوربخش، حسین، ایرانیان دریانورد پیشگام و نوآور در دریاهای روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی، تهران ۱۳۷۶، ص ۷
- همان، ص ۱۸
- شرکت تحقیق و انتشار مسایل حمل و نقل ایران، از دریای پارس تا دریای چین، تهران ۱۳۴۶، ص ۶۵
- همان، ص ۱۰
- نوربخش، حسین، ایرانیان دریانورد پیشگام در دریاهای روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی، تهران ۱۳۷۶، ص ۲۵
- سارتن، جرج، تاریخ علم ترجمه احمد آرام، تهران موسسه مطبوعاتی امیرکبیر، ۱۳۴۶، ص ۳۱۹
- دهخدا، علی اکبر، لغتنامه، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۶۴
- مشارکت کنندگان ویکی پدیا، ویکی پدیا، انگلیسی و دانشنامه آزاد
- انواری رستمی، علی اصغر (۱۳۸۷). بررسی مدل های مؤثر در ارزیابی عملکرد دستگاه های اجرایی کشور، همایش ارزیابی عملکرد دستگاه های اجرایی کشور، صص ۵۷-۵۹
- جوران، جوز و بلانتون گادفری (۱۳۸۵). هندبوک جوران، جلد اول، ترجمه سعید مهدوی و فرزین انتصاریان، تهران: کیفیت و مدیریت.
- مجله گسترش صنعت مرداد (۱۳۸۶) شماره ۱۹۹، صفحه ۲۰
- رحیمی، غفور (۱۳۸۵). "ارزیابی عملکرد و بهبود مستمر سازمان"، مجله تدبیر، شماره ۱۷۳
- رضائی، سید مهدی (۱۳۸۷). بررسی رابطه میان ارزش افزوده اقتصادی و بازده دارایی ها به عنوان معیارهای ارزیابی عملکرد در شرکت های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار تهران، بورس، شماره ۷۴، ص ۴-۱۱.
- نجمی، منوچهر و زارعی، حسین، مجموعه مقالات اولین BSC و EFQM تعامل و تقابل ملی مدیریت عملکرد، تهران: جهاد دانشگاهی، دانشکده مدیریت دانشگاه تهران (۱۳۸۱).
- فصلنامه سیاست های مالی و اقتصادی - شماره ۲

منابع لاتین

1. Bacon R. W. Privatization and Reform in the Global Electricity Supply Industry, In Annual Review: Energy and the Environment. 1995, 20: 119-43
2. Bernard Black, Russian privatization and corporate governance: what went wrong?, Stanford law school, 2000
3. Bernardin, H.J. (2003). Human Resource Management: an experiential approach. 3 th Edition. New York: McGrawHill.
4. Bacon R. W. Privatization and Reform in the Global Electricity Supply Industry, In Annual Review: Energy and the Environment. 1995, 20: 119-43