

بررسی تعلل به روزرسانی تعرفه‌های بندری در گفتگو با دبیر انجمن بنادر ایران؛ هزینه‌های دلاری؛ تعرفه‌های ریالی

- ۲ عملکرد بندر شهید باهنر
در سالی که گذشت
- ۳ اقدامات شرکت آرتین بنادر اروند
در سال ۱۴۰۱
- ۴ هزینه‌های دلاری؛ تعرفه‌های ریالی
- ۶ تجهیزات آرتین بنادر اروند افزایش یافت
- ۷ مراکز لجستیکی را بشناسیم

ARTIN NEWS



حمایت مالی شرکت آرتین بنادر اروند از تیم والیبال بانوان

تیم والیبال بانوان پاس با حمایت شرکت آرتین بنادر اروند تشکیل شد.

به گزارش خبرنگار آرتین نیوز، تیم والیبال بانوان پاس با حمایت مالی شرکت آرتین بنادر اروند در هرمزگان تشکیل شد. بنا بر این گزارش، این تیم سه روز هفته در باشگاه شهید باهنر که متعلق به اداره بندر شهید باهنر است، تمرین می کنند. همچنین در مسابقات استانی نیز شرکت کرده است.



سنگاپور، فنلاند و دانمارک در رتبه اول تا سوم لجستیک جهانی

سنگاپور، فنلاند و دانمارک بر اساس امتیازبندی بانک جهانی به ترتیب رتبه اول تا سوم عملکرد لجستیک جهانی را در ۲۰۲۲ میلادی به دست آوردند.

به گزارش آرتین نیوز به نقل از تریدیندز، در رتبه‌بندی اعلام شده هند با ۶ پله صعود در رتبه ۳۸ شاخص عملکرد لجستیک در بین ۱۳۹ کشور قرار دارد. بر اساس این گزارش هند در سال ۲۰۱۸ میلادی در رتبه ۴۴ این شاخص قرار داشت که در حال حاضر به رتبه ۳۸ صعود کرده است. در این میان عربستان سعودی با صعود ۱۷ پله‌ای در رتبه ۳۸ قرار گرفت به طور کلی هند، لیتوانی، پرتغال، ترکیه و عربستان همگی در رتبه ۳۸ این جدول قرار گرفتند.



عملکرد بندر شهید باهنر در سالی که گذشت



معاونت عملیات دریایی و بندری، بندر شهید باهنر و شرق استان از تخلیه و بارگیری بیش از ۲ میلیون تن کالا در سال ۱۴۰۱ و بیش از ۳۰۰۰ تردد شناور در بندر شهید باهنر خبر داد.

به گزارش خبرنگار آرتین نیوز، کاپیتان محمد احمدی زاده با اشاره به امکان پهلو دهی همزمان چند قروند کشتی در این بندر، گفت: بندر شهید باهنر یک بندر چند منظوره است که با بیش از ۱۱۵ متر آبخور دارد و با در اختیار گرفتن اراضی پشتیبانی، امکان پهلو دهی همزمان چند قروند کشتی بالای ۲۰۰ متر و با تناژ ۴۰۰۰ تن را دارا است که به عنوان یکی از مهمترین بنادر کشور بعد از بندر شهید رجایی در استان هرمزگان است.

وی افزود: بندر شهید باهنر و شرق استان شامل بندر شهید باهنر، شهید حقانی، بندر هرمز، بندر تیاپ، بندر سیریک و بندر جاسک هستند که ظرفیت های خاص خود را دارند.

معاونت عملیات دریایی و بندری، بندر شهید باهنر و شرق استان، اظهار داشت: با ایلان برنامه ها و اختیارات از سوی سازمان بندر و دریانوردی، بندر شهید باهنر اقدام به واگذاری بندر کوچک به بخش خصوصی برای جذب سرمایه گذار کرده است و همچنین توسعه نفتی بندر خلیج فارس تا ماه های آینده، انتقال صادرات مواد معدنی به بندر سیریک را در برنامه خود دارد.

احمدی زاده در این باره ادامه داد: بندر سیریک با آبخور پنج متر و حوضچه ۳۴ هکتاری با اراضی ۵۱ هکتاری پشتیبانی می شود که ظرفیت بسیار مناسبی برای توسعه صادرات و واردات است.

معاونت عملیات دریایی و بندری، با تاکید بر اهمیت مسئولیت اجتماعی، عنوان کرد: بندر شهید باهنر در نحوه تعامل شهر و بندر، با بندر عباس به عنوان مرکز استان و شهرهای ساحلی شرق استان هرمزگان تعامل بسیار خوبی دارد و همچنین در راستای مسئولیت های اجتماعی بر اساس سیاست های سازمان بندر و دریانوردی در حوزه های توسعه گردشگری، نوآر ساحلی، به توسعه زیر ساخت های مسافری و خدمات به شناورهای سنتی که با معیشت جوامع محلی هرمنطقه مرتبط است، توجه ویژه ای دارد و از بندر مهم و تاثیر گذار کشور و منطقه است.

و همچنین از دیگر مسئولیت های اجتماعی بندر شهید باهنر و بندر شرق استان شامل اشتغالزایی مستقیم و



رعایت ایمنی به منظور کاهش خطرات و خسارت ها

شرکت آرتین بنادر اروند به منظور کاهش خطرات ناشی از تخلیه و بارگیری، رعایت ایمنی را الویت کار خود قرار داد.

به گزارش خبرنگار آرتین نیوز، مسئول HSE و بهداشت حرفه ای در این باره گفت: اساسی ترین رکن انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر، رعایت ایمنی به منظور کاهش خطرات و خسارت ها است که شرکت آرتین بنادر اروند از زمان شروع فعالیت خود در بندر شهید باهنر نگاه ویژه ای نسبت به این موضوع داشته است.

وی افزود: این شرکت، علاوه بر برنامه ریزی منظم و نظارت های مداوم پرسنل واحد HSE شرکت بر کلیه عملیات ها، سرمایه گذاری های بسیاری جهت رفع نواقص ایمنی و بهداشتی صورت داده است که از جمله می توان به ایمن سازی ابزارهای باربرداری، نوسازی تجهیزات و ساخت استراحتگاه مناسب برای پرسنل اشاره کرد.

اسطخانی ادامه داد: واحد HSE با برگزاری جلسات متعدد درباره انجام عملیات های پرخطر و بازرسی مداوم تجهیزات تلاش دارد ریسک عملیات تخلیه و بارگیری را در این شرکت کاهش دهد که این امر منجر به کاهش چشمگیر حوادث در تخلیه و بارگیری نگات سنگین در سال گذشته شد.

وی گفت: ضمن اینکه در سال ۱۴۰۱ به دلیل لزوم اخذ گواهینامه های IMS شرکت، انجام معاینات ادواری کارکنان، ممیزی های سازمان بندر، سم پاشی و طعمه گذاری اماکن تحت اختیار شرکت و برگزاری دوره های آموزشی سال بسیار پرکار در واحد HSE بود که با توجه به نتایج مطلوب عملکرد این واحد رضایت بخش ارزیابی می شود.



توجه ویژه به تقویت مراکز HSE شرکت‌های خصوصی

تقویت فعالیت‌های مراکز HSE شرکت‌های خصوصی فعال در بنادر مورد توجه جدی مدیریت HSE سازمان بنادر و دریانوردی است. به گزارش آرتین نیز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، از آنجا که ارتقای وضعیت ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر از طریق شرکت‌های خصوصی فعال در بنادر، بعنوان یکی از موضوعات مهم در دستور کار مدیریت HSE قرار گرفته و این مهم با توجه به تهیه و ابلاغ منشور راهبردی HSE پدافند غیرعامل و مدیریت بحران سازمان بنادر و دریانوردی بعنوان یکی از اولویت‌های کاری ستاد و بنادر در سال جاری است، برگزاری منظم جلسات کاری و انجام همفکری‌های لازم با متخصصین امر بصورت مداوم از طریق مراکز HSE بنادر انجام می‌شود.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر منصوب شد

با حکم معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، علی عسکری به عنوان مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر منصوب شد. به گزارش آرتین نیز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، علی اکبر صفایی طی حکمی علی عسکری را به عنوان مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر منصوب کرد. بنا بر این گزارش عسکری دارای کارشناسی مدیریت صنعتی در مقطع لیسانس و کارشناسی ارشد در رشته علوم دریانوردی با گرایش حمل و نقل دریایی از دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر است. رئیس اداره فناوری اطلاعات و ارتباطات بندر امام خمینی، عضویت در کمیته‌های اجرایی ICT، پدافند غیرعامل و صرفه جویی و جذب درآمدهای بندری، بخشی از سوابق اجرایی مدیرکل جدید بندر خرمشهر است.



در بندر شهید باهنر انجام شد؛

اقدامات شرکت آرتین بنادراروند در سال ۱۴۰۱



تقدیر از پرسنل برتر به مناسبت روز کارگر

به مناسبت روز کارگر مراسم تجلیل از پرسنل نمونه از سوی شرکت آرتین بنادراروند، در بندر شهید باهنر برگزار شد.

به گزارش خبرنگار آرتین نیز، مراسم تجلیل از پرسنل نمونه شرکت آرتین بنادراروند در بندر شهید باهنر با حضور مدیران، کارشناسان امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی بندر شهید باهنر و پرسنل برگزار شد. در این مراسم مدیر شعبه آرتین بنادراروند در بندر شهید باهنر طی سخنرانی ضمن تقدیر و تشکر از کارگران و پرسنل زحمتمکش، گفت: کارگر و کارفرما مانند زنجیر به یکدیگر متصل هستند و نباید هیچ امری باعث اختلال در این چرخه شود، چرا که این چرخه به دست کارگران عزیز و زحمتمکش به گردش درمی‌آید.

فرزاد خانیان با اشاره به ایده‌های نوین، عنوان کرد: از ایده‌ها، طرح‌های نوین و کارآمدی که بتوان آن را به مرحله اجر درآورد، استقبال می‌شود. عضو هیئت مدیره شرکت آرتین بنادراروند، ضمن تشکر از کارگران و پرسنل برای این قشر زحمتمکش آرزوی موفقیت روز افزون را از خداوند خواستار شد.

در پایان این مراسم به قید قرعه از میان پرسنل نمونه سال گذشته به ۱۰ نفر هدایا و لوح تقدیر اهدا شد و همچنین به دو نفر از پرسنل که از نظر اخلاقی، رفتار خلاصیت و پیشرفت در کار و دو نفر از واحد ایمنی و بهداشت حرفه ای لوح تقدیر و جوایزی هدیه داده شد.

و همچنین در این مراسم شماره‌هایی جهت قرعه‌کشی به پرسنل داده شد و به قید قرعه به ۶ نفر از آنها جوایزی اهدا شد.

گمرک ایران موفق به ایجاد تعرفه جهت انجام واردات دو دستگاه کشنده اختصاصی شد که خوشبختانه با حمایت مدیریت بندر و همکاری مسئولین بندری، ترمینال یخچالی ساماندهی شد. وی همچنین با اشاره به خرید یک دستگاه نوار نقاله از سوی این شرکت، اذعان داشت: از آنجایی که حجم زیادی از عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید باهنر توسط تیم‌های کارگری و بصورت دستی انجام می‌شود، شرکت در راستای افزایش سرعت عملیات و به نوعی کاهش هزینه‌ها اقدام به خرید یک دستگاه نوار نقاله کرده است.



عضو هیئت مدیره شرکت آرتین بنادراروند با اشاره به ساماندهی محوطه دو هکتاری، گفت: به منظور بهره‌برداری بهینه از محوطه پشتیبانی بندر موسوم به محوطه دو هکتاری اقدامات لازم به جهت انجام زیرساز مناسب و تامین روشنایی این محوطه صورت گرفت و این محوطه به شکل فضایی استاندارد و مناسب جهت استقرار کامیون‌های یخچالی و دیو کالاهای آماده‌سازی شد.

مدیر شرکت آرتین بنادراروند با تاکید بر اهمیت سلامت جسمی و روانی کارکنان، عنوان کرد: با انجام برنامه ریزی مستمر پرسنل این شرکت امکان فعالیت در چند رشته ورزشی را یافتند که به دلیل اهمیت سلامت جسمی و روانی کارکنان مسابقاتی در این خصوص برگزار شد.

وی افزود: همچنین با انجام منظم ارزشیابی ماهانه، پرسنل ممتاز شرکت شناسایی و از آنان تقدیر به عمل آمد.

خانیان با بیان اجرای طرح طبقه بندی مشاغل کارکنان، اظهار داشت: این شرکت با تایید اداره کار و طی یک قرارداد با شرکت مشاور مراحل انجام طرح طبقه بندی مشاغل کارکنان خود را سپری می‌کند.

همچنین شرکت با حمایت مالی از یک تیم ورزشی بانوان در استان هرمزگان، نقش مؤثری در تقویت و رشد ورزش بانوان و ایفای نقش اجتماعی خود بازی می‌کند.

مدیر شرکت آرتین بنادراروند در شعبه بندر شهید باهنر از ورود دو دستگاه کشنده اختصاصی برای ساماندهی ترمینال یخچالی خبر داد.

به گزارش خبرنگار آرتین نیز، فرزاد خانیان با اشاره به ساخت سوله تعمیرگاه خشکی، اظهار داشت: با توجه به تنوع بالا عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید باهنر، تجهیزات سنگین و سبک کارگاهی از جمله لیفتراک‌های سبک و نیمه سنگین دو تا هفت تن، جرقه‌پیل‌های سبک و سنگین از ۲۰ تن تا ۱۲۰ تن و کشنده‌های تک مستر و تراکتور به همراه کفی (به تعداد ۴۴ دستگاه) در این بندر وجود دارند که این شرکت با این تعداد از تجهیزات کلیه عملیات اسکله را راهبری می‌کند.

وی افزود: به دلیل فضای محدود تعمیرگاه خشکی در بندر شهید باهنر برای انجام تعمیرات تجهیزات عملیاتی نیاز به فضای تعمیرگاهی مناسب بود که در یک سال گذشته چنین فضایی با هماهنگی و راهنمایی مدیریت بندر شهید باهنر و با سرمایه گذاری شرکت ساخته شده است.

عضو هیئت مدیره شرکت آرتین بنادراروند با اشاره به دفتر انبار شماره ۶، عنوان کرد: با توجه به انجام فعالیت اسنادی ترمینال واردات و صادرات بندر شهید باهنر در دفتر انبار شماره ۶ و همچنین مراجعه صاحبان کالا و نمایندگان آنان، مسئولین بندر و گمرک برای پیگیری اسنادی کالاهای وارده به بندر، در زمان آغاز به کار شرکت آرتین بنادراروند، این دفتر ترمینال شرایط نامناسب داشته است.

مدیر شرکت آرتین بنادراروند با تاکید به اولویت‌های شرکت، یادآور شد: یکی از اولویت‌های این شرکت احترام و تکریم ارباب رجوع است که به همین دلیل بازسازی و تغییرات دفتر ترمینال در دستور کار قرار گرفت و با هماهنگی مدیریت و معاونت دریایی و بندری، فضای دفتر ترمینال آماده ارائه خدمات شد.

خانیان همچنین با اشاره به ورود دو دستگاه کشنده اختصاصی برای ترمینال یخچالی، ادامه داد: با توجه به شیوه عملیات تخلیه و بارگیری کانتینرهای یخچالی و نیاز به اختصاص کله کشنده مشخص، شرکت آرتین بنادراروند طی مکاتبات با وزارت صمت و



افزایش ۳۳ میلیارد دلاری هزینه‌های فراساحلی خاورمیانه در سال ۲۰۲۳

با افزایش دو برابری هزینه‌های فراساحلی خاورمیانه در سال ۲۰۲۳ میلادی نسبت به سال ۲۰۲۱؛ امنیت انرژی در این منطقه به یک نگرانی فزاینده تبدیل شده است. به گزارش آرتین نیوز به نقل از موسسه تحلیلگران پیش‌بینی می‌کنند خاورمیانه علاوه بر هزینه‌های ۳۳ میلیارد دلاری در سال جاری از نظر سرمایه گذاری فراساحلی نیز از سال‌های پیش قرائر خواهد رفت. در این گزارش آمده است: درآمدهای سه شرکت بزرگ ارائه کننده خدمات در میدپن نفتی مانند SBL و Hef و Iburtun, Baker Hughes در چهار ماه سال ۲۰۲۳ میلادی به بالاترین سطح خود در هشت سال گذشته رسیده است. در این راستا تقاضا برای خدمات میدپن نفتی قیمت را به شدت بالا برده و به تقاضای دکل نفتی ۳۰ درصد افزوده است.

قطر رتبه اول صادرات گاز LNG را به خود اختصاص داد

قطر در سال ۲۰۲۲ به عنوان بزرگترین صادر کننده گاز LNG کشورهای استرالیا، آمریکا، روسیه و مالزی را پشت سر گذاشت.

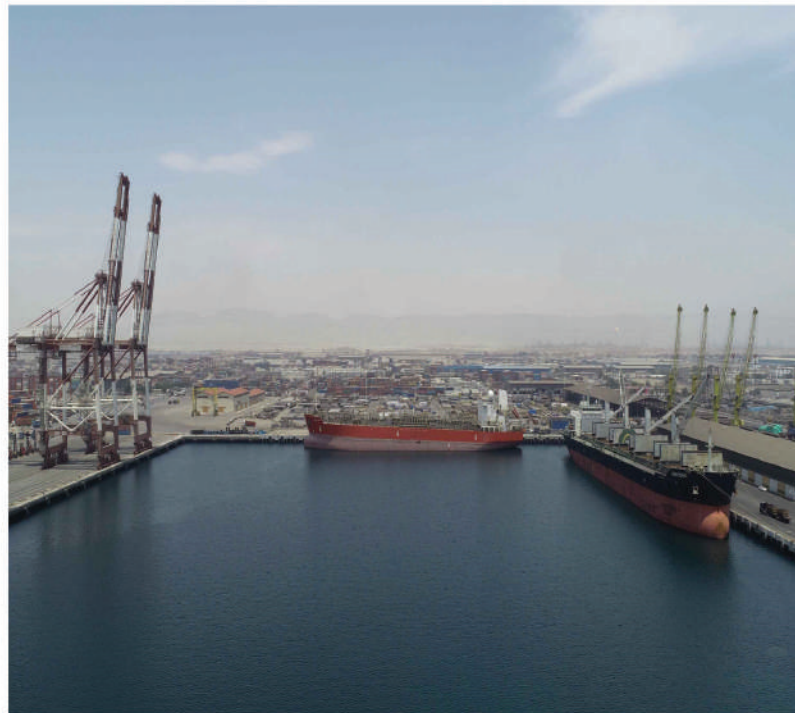
به گزارش آرتین نیوز به نقل از یورو نیوز؛ علاوه بر این، کشور قطر در چهار ماهه سال ۲۰۲۳ میلادی نیز همچنان در رتبه اول صدور گاز با حامل‌های LNG قرار دارد. بر اساس این گزارش، آمار منتشر شده از سوی مجمع کشورهای صادر کننده گاز (GCEF) حاکی است قطر در سال گذشته میلادی بیش از ۸۰ میلیون تن گاز LNG به کشورهای مختلف صادر کرد. پس از آن استرالیا با صدور ۷۹ میلیون تن، آمریکا ۷۸ میلیون تن، روسیه ۳۲ میلیون تن و مالزی ۲۷ میلیون تن در رتبه‌های بعدی قرار دارند. صادرات گاز LNG از ژانویه تا مارس ۲۰۲۳ میلادی توسط اعضای مجمع کشورهای صادر کننده با ۶.۵۱ میلیون تن افزایش نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ میلادی به ۱۱۳ میلیون تن رسید که قطر همچنان جزء اولین کشور صادر کننده است.



بررسی تعلل به‌روزرسانی تعرفه‌های بندری در گفتگو با دبیر انجمن بنادر ایران؛

هزینه‌های دلاری؛ تعرفه‌های ریالی

محسن صادقی فر
دبیر انجمن بنادر ایران



با توجه به تغییرات نرخ میانگین نرخ هزینه‌های بندری در بنادر به ۳۰ الی ۳۰۰ سنت رسید

یکی از اساسی ترین معضلات شرکت های خدمات بندری و دریایی کشور تعرفه های هزینه های بندری بر تخلیه و بارگیری کالا و همچنین حقوق و عوارض برکشتی ها است. ریالی بودن تعرفه های بندری در برابر تجهیزات دلاری یکی از اشکالات اصلی تعرفه های خدمات بندری است و این امر سبب بی انگیزگی و اغلب زیانده شدن این شرکت ها شده است.

دبیر انجمن بنادر ایران در این باره می گوید: در حال حاضر با توجه به تغییرات افسار گسیخته نرخ ارز میانگین نرخ هزینه های بندری که مبنای در آمدی بخش های خصوصی در بنادر است به ۲۰ الی ۳۰ سنت رسید. بنابراین با تعرفه های ریالی، درآمدهای حاصله جوابگوی هزینه های مترتب بر خدمات بندری نیست بگونه ای که تورم سالیانه نیز از افزایش تعرفه ها سبقت گرفته است.

در ادامه مشروح گفتگوی آرتین نیوز با محسن صادقی فر، دبیر انجمن بنادر ایران را می خوانید:

***انجمن بنادر ایران دارای چند عضو است؟**

انجمن بنادر ایران دارای ۴۵ عضو رسمی است که این اعضا، شرکت های قوی و سرمایه گذاران قدرتمند در بنادر ایران هستند. اما این انجمن بصورت غیرمستقیم، حافظ منافع بیش از ۲۰۰ شرکت خن کار، تخلیه و بارگیری، باربری و دیگر مشاغل بندری است.

***تعیین نرخ تعرفه های بندری از چه سالی با مشکل روبه رو شده است؟**

اوایل انقلاب با توجه به ارزش ریال، نرخ تعرفه ها بسیار مناسب بوده و با هزینه های دلاری تقریباً همخوانی داشت اما از ۱۳۷۰ به بعد، به دلیل اینکه دلار حالت افزایشی به خود گرفت، طرحی توسط وزیر وقت به هیئت دولت ارائه شد. هیئت دولت با بخش عوارض دلاری مرتبط با کشتی، موافقت کرد. اما تبدیل تعرفه بندری از ریال به دلار مورد موافقت قرار نگرفت چرا که ۷۰ درصد واردات و صادرات کشور از سوی دولت انجام می شد. در نهایت مصوب شد که هزینه های بخش بندری تغییر نکند و ریالی باشد اما عوارض بندری مربوط به کشتی های خارجی به دلار اخذ شود که این مصوبه یک نابسامانی را بوجود آورد چرا که از کشتی های خارجی حدود ۲۰۰ هزار دلار دریافت می شد اما هزینه های انبارداری بصورت روزانه هر تن دو الی پنج ریال بود که مبلغ بسیار ناچیزی می شد. این امر علاوه بر اینکه سبب کاهش شدید درآمدها بندری بر کالا و توقف بیش از حد کالا در بنادر بود. برای کشتی های خارجی هم جاذبه ای وجود نداشت که به بندر جنوبی ایران وارد شوند چرا که نرخ این عوارض در بنادر منطقه حدود ۱۰ هزار دلار بود و این کشتی ها به بنادر منطقه

می رفتند و در آنجا پهلومی گرفتند و به بنادر ایران نمی آمدند، عمده کانتینر ها و کالاهای با کشتی های کوچک تر فیدری با پرداخت هزینه های حمل اضافی و پرداخت THC اضافی به بنادر ایران آورده می شدند.

***عبارت "بنادر محل عبور کالا است و نباید به مکانی برای ماندگاری کالا تبدیل شود" بر چه اساسی عنوان شد؟**

با توجه به معضلات فوق از سال ۸۲، تغییرات اساسی در تعرفه های هزینه های بندری بر کالا، کانتینر، حقوق و عوارض برکشتی ها ایجاد و تعرفه های جدیدی مطابق تعرفه های بنادر منطقه تدوین شد که بر اساس تعرفه های جدید حقوق و عوارض بر کشتی ها به شدت کاهش یافته و حتی ده درصد ارزان تر از بنادر منطقه بود و هزینه های بندری بر کالا و کانتینر نیز ۱۰ درصد زیر قیمت بنادر منطقه تعیین و در عمل شعار "بنادر محل عبور کالا است و نباید به مکانی برای ماندگاری کالا تبدیل شود" محقق گردید. این تغییرات برای ورود کشتی های لاینری به کشور و کاهش کرایه حمل کالا و کانتینر به بنادر ایران، جذابیتی ایجاد کرد و با توجه به افزایش هزینه های انبارداری در آن مقطع به شدت باعث خروج کالا و کانتینر از بنادر ایران شد.

***دهه ۸۰ به نوعی یک شکوفایی**

در بنادر دیده می شد، دلیل این تحول چه بوده است؟

همزمان با اجرای طرح تغییر تعرفه ها و عوارض کشتی های داخلی و ایرانی، بیش از ۲۵ شرکت تخلیه و بارگیری بزرگ و قدیمی در این ترمینال ها حضور پیدا کردند و در واقع همکاری سازمان با بخش خصوصی واقعی از سال ۸۲ شروع شد و با این تغییرات در تعرفه ها، حدود ۲۴ خط کشتیرانی لاینر به بنادر ایران شروع به تردد کردند که این اتفاق تا سال ۹۲ ادامه داشت و سبب شکوفایی و تحول در بنادر بود به گونه ای که در آن زمان بندر کانتینری شهید رجایی در رده بندی جهانی، رتبه ۴۴ را به خود اختصاص داده بود که متأسفانه با توجه به تشدید تحریم های ظالمانه استخبار جهانی و قطع ورود خطوط کشتیرانی به بندر شهید رجایی عملکرد بنادر شکل نزولی به خود گرفت.

***یکی از مهم ترین موضوعات در بنادر، نرخ ریالی هزینه های بندری است چرا که هزینه های همانند خرید، تعمیر و نگهداری تجهیزات استراتژیک و قطعات یدکی دلاری پرداخت می شود اما درآمد ها ریالی است برای حل این موضوع انجمن بنادر ایران چه اقداماتی را انجام داده است؟**

از سال ۸۲ تا ۹۰ به دلیل اینکه نوسانات ارزی کم بود آسیبی به



تأثیر منفی خشکسالی بر تردد کشتی‌ها در کانال پاناما

مدیریت کانال پاناما اعلام کرده به علت بروز خشکسالی، محدودیت تردد برای کشتی‌های باری اعمال کرده است. بر این اساس کشتی‌ها قبل از ترانزیت از کانال باید طبق برنامه‌ریزی قبلی از میزان بار خود بکاهند. به گزارش آرتین نیوز به نقل از سایت splash اداره کانال پاناما در بیانیه‌ای اعلام کرد: به علت کاهش شدید بارندگی در اوایل آوریل سطح آب کانال حدود ۷۰ درصد نسبت به میانگین سال‌های قبل پایین آمده است که این موضوع بر مسیر حیاتی کشتیرانی تأثیر منفی گذاشته است به همین جهت کشتی‌ها باید از میزان بار خود بکاهند. بر این اساس از تاریخ ۱۹ آوریل ۲۰۲۳ میلادی حداکثر میزان آبخور ۱۴.۴۸ متر (۴۷.۵ فوت) تعیین شده است که این میزان از تاریخ ۲۷ آوریل تا ۱۲ می به ۱۴.۰۲ متر (۴۶ فوت) می‌رسد.

افزایش دو برابری ظرفیت ترمینال بندر روتردام تا سال ۲۰۲۶ توسط مرسک

شرکت پایانه مرسک، توافقنامه‌ای را با اداره بندر روتردام هلند برای ادامه توسعه ترمینال این شرکت در منطقه Maasvlakte II این بندر امضا کرده است. به گزارش آرتین نیوز به نقل از مانا، طبق قراردادی که در ۳۱ مارس ۲۰۲۳ امضا شد، ترمینال‌های APM ظرفیت سالانه نزدیک به دو میلیون TEU خود را علاوه بر ظرفیت اولیه ۲.۷ میلیون TEU، دو برابر می‌کند. این ترمینال در زمینی قرار دارد که با تکمیل ترمینال ۲ Maasvlakte در سال ۲۰۱۳ میلادی، به عنوان یکی از بزرگترین پروژه‌های مهندسی در هلند، به طور کامل از دریای شمال بازیابی شده است. اداره بندر روتردام اکنون در حال تکمیل ساخت دیوارهای جدید اسکله در مناطقی است که برای توسعه آینده آن در نظر گرفته شده است. بندر روتردام اعلام کرده است که بخشی از ساخت و ساز خود را تا اواسط سال ۲۰۲۴ میلادی به پایان خواهد رساند. این توافق همچنین نشان دهنده تکمیل تمام مناطق نگهداری شده برای توسعه بخشی از بندر است.



۱۵۰ درصدی را پیشنهاد داده است و سازمان بنادر ۱۱۲ درصدی را پذیرفته است اما شورای عالی ترابری افزایش ۵۳ درصدی را پیشنهاد داده است و سازمان تنظیم بازار هنوز رقم خود را اعلام نکرده است.

با توجه به تشدد آرا و از سوی دیگر وجود مشکلات متعدد چه راهکاری را پیشنهاد می‌دهید؟

تنها راه حل این است که متولی تعرفه گذاری شرکت‌های بندری انجمن بنادر ایران باشد چرا که سازمان بنادر و دریانوردی از مشکلات موجود آگاه است و از سوی دیگر انجمن بنادر ایران یک انجمن شناخته شده است و تمامی جوانب را در نظر می‌گیرد. در حال حاضر انگیزه بسیاری از شرکت‌های بندری برای ادامه کار و سرمایه گذاری پایین آمده است چرا که خرید تجهیزات بسیار سخت، گران و از سوی دیگر تجهیزات شرکت‌های خصوصی و بنادر قدیمی شده است. بعنوان مثال قیمت یک دستگاه ریج استاکر که در مقایسه با دیگر دستگاه‌های بندری دارای قیمت متوسط است، در سال ۹۰ با دلار ۱۰۰۰ تومانی ۴۵۰ میلیون تومان بوده است اما امروز قیمت چهار عدد لاستیک آن ۴۴۰ میلیون تومان است. در حال حاضر خرید یک دستگاه ریج استاکر حدود ۲۷ الی ۲۸ میلیارد تومان است که یک دستگاه ضروری در بنادر است. ارزش دستگاه‌ها و تجهیزات پیشرفته دیگر مانند گنتری کرین ها، مکنده ها، کرین های غلات، ترانستینرها، کرین های سنگین ۱۴۰ تنی و بالاتر که ارزش بیش از ۳۰۰ الی ۴۰۰ میلیارد تومان دارند و خرید این تجهیزات با تعرفه های ریالی دریافتی کار هر شرکتی نیست و در صورت استمرار این نوع تعرفه گذاری شرکت‌های خصوصی یکی پس از دیگری از گردونه خدمات رسانی بندری خارج و ورشکست خواهند شد.

بنابراین انجمن به دنبال حمایت از شرکت‌ها و سرمایه گذاران بندری است که این صنعت را از ورشکستگی خارج کند. البته سازمان بنادر و دریانوردی برای حل این مشکلات و برای اینکه شرکت‌ها آسیب کمتری ببینند، سهم خود را به شدت کاهش داده است. بعنوان مثال سهم سازمان بنادر و دریانوردی در بنادر شمالی ۵۰ درصد بوده است اما در حال حاضر سهم خود را در برخی بنادر به پنج درصد کاهش داده است.

انجمن بنادر ایران مکاتبات بسیاری با معاون اول ریاست جمهوری، وزارت راه و شهر سازی، وزارت صمت، سازمان حمایت و نمایندگان مجلس شورای اسلامی انجام داده است. خوشبختانه جناب آقای مخیر دستور مبنی بر مساعدت، همکاری و افزایش تعرفه ها صادر کردند. بنظر می‌رسد بهترین راهکار این است که تعرفه گذاری بر عهده انجمن بنادر ایران گذاشته شود، این انجمن چند سال است که اعلام آمادگی کرده تا در جهت ایجاد فضای رقابتی در بنادر اقدام کند و از این بابت شرکت‌ها نیز انگیزه پیدا کرده تا علاوه بر پرداخت هزینه های رو به افزایش پرسنلی و خدماتی بتوانند تجهیزات خود را نوسازی کنند و در رقابت تنگاتنگ منطقه حضور داشته باشند.

درآمدها جوابگوی هزینه‌ها نیست
بگونه‌ای که تورم
سالیانه نیز از
افزایش تعرفه
های بندری
بیشتر است



حمل از مبدأ تا مقصد را برای عملیات دریافت می‌کنند و عمده هزینه‌های صاحبان کالا به حمل‌کننده از مبدأ (کشتی‌ها به ارز) و حمل‌کننده کالا از بندر به دست صاحبان عمده کالا تعلق دارد. از سوی دیگر تجهیزاتی که برای خدمات بندری مورد استفاده قرار می‌گیرد، دلاری خریداری می‌شوند، بعنوان مثال یک کشتنده برای جایجایی کالا از پای اسکله ۱۵۰ تا ۱۸۰ هزار تومان پول دریافت می‌کند در حالی که یک وانت در تهران بیش از دو برابر قیمت بندر برای حمل کالایی به مراتب سبک تر و کوچکتر کرایه دریافت می‌کند. البته مسئولان سازمان بنادر به این موضوعات اذعان دارند و بسیار به دنبال حل این مشکلات هستند اما متأسفانه یک عقب ماندگی تاریخی در تعیین نرخ تعرفه ها وجود دارد که طبق محاسبات انجام شده اگر قیمت فعلی ۶ شود، هنوز به سال ۱۳۸۲ نخواهد رسید. *در حال حاضر مبنای تعیین نرخ و افزایش تعرفه ها برچه اساسی است؟

افزایش تعرفه ها تنها بر اساس نقطه نظرات سازمان ها و ارگان‌های مربوطه است. انجمن بنادر ایران با توجه به هزینه‌ها، نیازمندی به قطعات خارجی، تامین و نگهداری تجهیزات و... افزایش

شرکت‌ها وارد نمی‌شد اما از سال ۹۲ با شروع تحریم‌ها و جهش ارز به بسیاری از سرمایه‌گذاران آسیب جدی وارد شد. سال ۹۷ با اعمال تحریم‌های شدیدتر، شرایط سخت‌تر شد و تا به امروز کماکان ادامه دارد. اگر این سالها را با یکدیگر مقایسه کنیم نرخ هزینه‌ها در سال ۱۳۸۲ که تعرفه‌های جدید تدوین شد حدود چهار دلار برای هر تن از کالا بود که در حال حاضر با توجه به تغییرات افسارگسیخته نرخ ارز میانگین نرخ هزینه‌های بندری که مبنای درآمدی بخش‌های خصوصی در بنادر است به ۲۰ الی ۳۰ سنت رسید بنابرین با تعرفه‌های ریالی، درآمدهای حاصله جوابگوی هزینه‌ها نیست بگونه‌ای که تورم سالیانه نیز از افزایش تعرفه‌ها بیشتر است. این موضوع بارها در جلسات متعدد بیان شده که خدمات بندری کار حمل و نقلی صرف نیست و این شرکت‌های تخلیه و بارگیری کالاها را از یک روش حمل و نقلی که خطوط کشتیرانی هستند، تحویل می‌گیرند و پس از تخلیه و نگهداری تحویل یک روش حمل و نقلی دیگر (کامیون و قطار) می‌دهند. شرکت‌های عضو انجمن بنادر ایران در این بین با تجهیزات مجهز، کارگران و اپراتورهای متبحر صرفاً تخلیه و بارگیری، صفایی و نگهداری تا تحویل کالا به صاحب کالا را بر عهده دارند و این بخش کاری است. کارگری و در این زنجیره هزینه‌های اندکی کمتر از دو درصد از کل هزینه‌های

دعوت مدیرکل بندر خرمشهر از همه سرمایه‌گذاران، تجار و صاحبان کالا

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: اولویت اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، تشویق سرمایه‌گذاران برای فعالیت است و در این راستا به صورت جدی از سرمایه‌گذاران با تسهیل کسب و کار و ارائه مشوق‌های لازم حمایت می‌شود. به گزارش آرتین نیوز به نقل از روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، علی عسکری در این باره اظهار داشت: اولویت اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، تشویق سرمایه‌گذاران برای فعالیت است و در این راستا به صورت جدی از سرمایه‌گذاران با تسهیل کسب و کار و ارائه مشوق‌های لازم حمایت می‌شود. وی عنوان کرد: بندر خرمشهر خود را موظف به ارائه تسهیلات و خدمات به سرمایه‌گذاران، تجار و صاحبان کالا می‌داند.



استقرار سامانه جدید یکپارچه عملیات بندری در بنادر کشور

عضوهیئت عامل و معاون بندری و امور اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی از تولید و استقرار سامانه جدید یکپارچه عملیات خبر داد.

به گزارش آرتین نیوز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، جلیل اسلامی در این باره، اظهار داشت: سامانه یکپارچه عملیات بندری، راهکار نرم افزاری سازمان بنادر و دریانوردی برای یکپارچه سازی عملیات بندری در بنادر است که در راستای نیازمندی‌های حاکمیتی و عملیاتی جهت پوشش فرآیندهای ورود، انبارش و خروج کالاهای کانتینری و غیرکانتینری در بنادر کشور از مسیر خشکی و دریا، به کار گرفته می‌شود.

وی افزود: این سامانه با برقراری ارتباط موثر با دیگر سامانه ها، علاوه بر فراهم نمودن امکانات لازم جهت مدیریت و نظارت بر عملکرد اپراتورهای بندری، ارائه خدمات بندری را به صورت متمرکز به مشتریان بندر و سایر سازمان های همکار و ذینفع امکانپذیر می کند.



در بندر شهید باهنر؛

تجهیزات آرتین بنادر اروند افزایش یافت

ساعت کارکرد تجهیزات در این بندر شد.

مدیر عملیات شرکت آرتین بنادر اروند با تأکید بر توانمندسازی مجموعه عملیاتی شرکت، عنوان کرد: این شرکت از یک سو با برنامه ریزی مناسب درخصوص تعمیر و نگهداری دستگاه ها، بهسازی و رفع نواقص آن ها به ویژه تجهیزات پرکاربردتر، درصدد افزایش عمر مفید تجهیزات است و از سوی دیگر با ساخت سوله تعمیرگاه خشکی به دنبال توانمند سازی و بهینه کردن عملیات تعمیر و نگهداری تجهیزات شرکت بوده که این امر یکی از اهداف اصلی شرکت آرتین بنادر اروند است.

رضاییان با اشاره به موقعیت جغرافیایی بندر شهید باهنر، ادامه داد: با توجه به قرارگیری بندر شهید باهنر در محدوده شهری و تردد زیاد شناورهای جوی و فلزی کوچک، عملیات تخلیه و بارگیری کالاها با تعداد زیادی کارگر انجام می‌شود که این امر موجب افزایش ریسک عملیات برای تجهیزات شرکت در حین فعالیت روی اسکله به دلیل ازدحام کارگر در خن و اطراف شناور است.

وی با تأکید بر این ریسک عملیاتی، اظهار داشت: ناوگان تجهیزاتی شرکت باید از آمادگی کامل برخوردار باشند به همین دلیل واحد فنی باید دارای صلاحیت لازم برای کنترل، رسیدگی و بروزرسانی تجهیزات باشد.

در پایان مدیر عملیات شرکت آرتین بنادر اروند، در این باره عنوان کرد: همچنین طی جلسات متعدد، با همکاری واحد عملیات و HSE برنامه ریزی هایی برای حفاظت بیشتر از تجهیزات در حین عملیات صورت گرفت که در پی آن شاهد کاهش آسیب به تجهیزات، بهبود شرایط دستگاه ها و اجرای عملیات ایمن تخلیه بارگیری کالاها هستیم.

مدیر عملیات شرکت آرتین بنادر اروند در شعبه بندر شهید باهنر، گفت: شرکت آرتین بنادر اروند به منظور ارائه خدمات ۲۴ ساعته و نوسازی اقدام به خرید تجهیزات جدید کرد.



به گزارش خبرنگار آرتین نیوز، ارسلان رضاییان، با اشاره به سیاستهای این شرکت مبنی بر اجرای عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای متنوع، اظهار داشت: شرکت آرتین بنادر اروند به منظور ارائه خدمات ۲۴ ساعته در بندر شهید باهنر و همچنین در راستای اجرای سیاستهای خود در خصوص عملیات تخلیه و بارگیری انواع کالاهای متنوع در این بندر تجهیزات جدیدی را به این مجموعه اضافه کرد.

وی افزود: این شرکت علاوه بر تعداد پنج دستگاه جرثقیل ۲۵ تن، ۳۵ تن، ۵۰ تن، ۸۰ تن و ۱۲۰ تن و همچنین تعداد ۱۰ دستگاه لیفتراک سبک و نیمه سنگین و سه دستگاه کشنده تک مستر، سه دستگاه تراکتور و ۱۰ دستگاه کفی ۳۰ تن و ۲۰ تن، برای نوسازی و افزایش ناوگان تجهیزاتی خود، اقدام به خرید چندین دستگاه تجهیزات مناسب عملیاتی در بندر شهید باهنر کرده است.

مدیر عملیات شرکت آرتین بنادر اروند با اشاره به تأمین تجهیزات عملیاتی جدید، عنوان کرد: با خرید یک دستگاه جرثقیل ۱۵۰ تن جهت تخلیه و بارگیری نخلت سنگین و همچنین تأمین دو دستگاه جرثقیل ۸۰ و ۵۰ تن و دو دستگاه کشنده کارگاهی تخصصی برای تخلیه و بارگیری تریلرهای یخچالی، مجموعه تجهیزات این شرکت به بیش از ۳۷ دستگاه رسید.

رضاییان با بیان افزایش ساعت کارکرد تجهیزات در بندر شهید باهنر، اظهار داشت: آرتین بنادر اروند با خروج تعدادی از تجهیزات با عمر بالا و جایگزینی تجهیزات به روزتر همانند تراکتور، جرثقیل و لیفتراک با ظرفیتهای مختلف در مجموعه عملیاتی علاوه بر نوسازی و افزایش راندمان دستگاه ها باعث افزایش

همکاران نمونه

انتخاب همکاران نمونه این شماره در شعب شرکت آرتین بنادر اروند



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: مجید
نام خانوادگی: میراب
تاریخ تولد: ۱۳۶۷/۰۱/۰۶
سمت: بارشمار



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: احمد
نام خانوادگی: سالارپور
تاریخ تولد: ۱۳۶۷/۰۹/۲۷
سمت: خدمات دفتر مدیریت



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: سیاوش
نام خانوادگی: عباسی
تاریخ تولد: ۱۳۵۵/۰۶/۳۱
سمت: بارشمار



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: علی
نام خانوادگی: محسنی
تاریخ تولد: ۱۳۶۲/۰۴/۰۲
سمت: نگهدار



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: سجاد
نام خانوادگی: رامیار
تاریخ تولد: ۱۳۶۲/۰۶/۱۵
سمت: معاون عملیات





دی پی ورلد ۱۹.۵ میلیون TEU کانتینر تخلیه و بارگیری کرد

دی پی ورلد در سه ماهه اول ۲۰۲۳ میلادی، بالغ بر ۱۹.۵ میلیون TEU کانتینر را در پایانه‌های خود در سراسر جهان تخلیه و بارگیری کرد. به گزارش آرتین نیوز به نقل از مانا، DP World در سه ماهه اول سال ۲۰۲۳ میلادی، ۱۹.۵ میلیون TEU کانتینر را در سراسر پایانه‌های کانتینری خود در جهان جابه‌جا کرد که حجم ناخالص کانتینری نسبت به سال گذشته ۱.۴ درصد و نسبت به مدت زمان مشابه ۳.۷ درصد افزایش یافت. این رشد ناشی از عملکرد قوی در آسیا، اقیانوسیه و هند بود که تا حدی عملکرد ضعیف‌تر اروپا و آمریکا به دلیل شرایط نامطمئن اقتصادی را جبران کرد.

رونمایی کاوازاکی ژاپن از نخستین کشتی حمل هیدروژن

شرکت کاوازاکی ژاپن، نخستین کشتی حمل هیدروژن در جهان را رونمایی کرد.

به گزارش آرتین نیوز به نقل از تجارت نیوز، شرکت ژاپنی با تولید کشتی سوئیسو فرانتیر (Suiso Frontier)، اولین کشتی حمل و نقل هیدروژن در مقیاس بزرگ، مسیر جدیدی را در رونق انرژی‌های تجدیدپذیر فراهم کرده است. طی چهاردهه گذشته، صنایع سنگین کاوازاکی بیش از ۷۰۰ تانکر متان را به ۴۴ کشور جهان فروخته است که در مجموع ۳۷۲.۳ میلیون تن گاز طبیعی تولید و آماده صادرات کرده‌اند. در بازار انرژی جهانی، عمده‌ترین دریافت کنندگان این گاز، کشورهای چین، ژاپن و کره جنوبی هستند. با این حال، با فشار جهانی برای کربن زدایی، تمرکز به منابع انرژی پاکه مانند هیدروژن افزایش یافته و ساخت کشتی‌های غول پیکر برای جابه‌جایی این گاز به یک رقابت جهانی بدل شده است.



تعریف واژگان تخصصی بندری و دریایی

SERVICE TIME

مدت زمانی را که کشتی در پای اسکله قرار می‌گیرد تا محموله آن تخلیه یا بارگیری گردد را در زمان توقف در پای اسکله گویند. لازم به توضیح است که در زمان توقف در پای اسکله، ممکن است کشتی بنا به علی‌قادر به تخلیه یا بارگیری نباشد، ولی در هر صورت این مدت جز زمان توقف پای اسکله محسوب می‌شود.

WAITING TIME

مدت زمان توقف کشتی از لحظه ورود به لنگرگاه تا لحظه پهلوگیری به اسکله را از زمان انتظار نوبت کشتی در لنگرگاه گویند. یعنی در واقع زمان انتظار، کل زمان بین لحظه ورود کشتی به لنگرگاه و لحظه پهلوگیری است.

OPERATIONAL CAPACITY

ظرفیت عملیاتی یا عملکرد واقعی بندر عبارتست از جمع توان واقعی کلیه عوامل ذیربط در جریان عبور کالا از بندر که در یک شیفت کاری فعالیت می‌کنند.

Anchorage

در بنادری که اسکله کافی و مساعد برای پهلو گرفتن کشتی‌ها وجود ندارد، خواه از لحاظ ترافیک اسکله باشد یا به دلیل عظمت کشتی، آبخور کافی در اسکله نباشد، کشتی در فاصله‌ای از اسکله لنگر می‌اندازد که از لحاظ عمق و محفوظ بودن از موج و طوفان مساعد باشد. در این مکان که لنگرگاه خوانده می‌شود، کشتی کالای خود را به دو به تخلیه یا از آن بارگیری می‌کند.

Nominal Capacity

اگر تمامی عوامل ذیربط در جریان عبور کالا از بندر بدون وقفه و با حداکثر قدرت در طول یک شیفت کاری فعالیت کنند، نتیجه کار برابر با ظرفیت اسمی خواهد بود. به عبارت دیگر منظور از ظرفیت اسمی عبارت است از میزان عملکرد سیستم، در حالتی که بدون وقفه و با حداکثر قدرت به کار ادامه دهد.

مراکز لجستیک را بشناسیم

بر طبق تعریف سازمان تجارت جهانی WTO، لجستیک آن بخش از فرآیند مدیریت زنجیره تأمین را شامل می‌شود که برنامه ریزی، بکارگیری و کنترل موثر، ذخیره کالاها و خدمات را در طی مراحل تولید، توزیع و ارسال؛ از تأمین کنندگان ابتدایی تا مشتریان نهایی محصولات بر عهده دارد.

مراکز لجستیک

مراکز لجستیک طیف وسیعی از انواع هاب‌های لجستیک را شامل می‌شوند که از نظر توسعه‌یافتگی در سطح پایین‌تری از شهر لجستیک قرار دارند. این هاب‌های لجستیک رویکردهای بسیار متنوعی را از ترانزیت تا واردات، صادرات، توزیع منطقه‌ای کالا و توزیع شهری کالا بر عهده دارند.

این مراکز از دهه ۱۹۷۰ میلادی در کشورهای مختلف جهان مورد توجه قرار گرفتند. در آن زمان مفهوم برون‌سپاری فعالیت‌های لجستیک به شرکت‌های دارای تخصص به‌تازگی مطرح شده بود و مراکز لجستیک به‌عنوان یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های تجاری در راستای ارائه انواع خدمات حمل‌ونقل، انبارداری و سایر خدمات ارزش افزوده (حتی مونتاژ سبک) توسط چندین شرکت خدمات لجستیک در یک محل مشترک، ظهور پیدا کردن انبارداری و حمل و نقل از جمله فعالیت‌های صورت گرفته در مراکز لجستیک است. سطح مختلفی از خدمات در این مراکز ارائه می‌شود که یک مرکز لجستیک ممکن است یک یا چند دسته از خدمات را به طور همزمان ارائه کند که شامل موارد زیر است:

- لجستیک شهری یا توزیع شهری (جمع‌آوری و توزیع کالاها در مناطق شهری)
- لجستیک منطقه‌ای (جمع‌آوری و توزیع کالاها در داخل مناطق)
- لجستیک ملی یا بین‌المللی (انتقال کالا در سطح ملی، واردات، صادرات، ترانزیت)
- لجستیک معکوس (جمع‌آوری و انهدام زباله‌ها که معمولاً در لجستیک شهر ادغام می‌شود).
- مرکز لجستیک (Logistic Centre): عبارت است از محلی که در آن کلیه فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل، توزیع و سایر خدمات لجستیک کالاها در سطوح بین‌المللی یا ملی توسط چندین متصدی انجام می‌گیرد. متصدیان ممکن است خود مالک تسهیلات و تجهیزات بوده یا آنها را در اجاره داشته باشند.
- مراکز لجستیک بهتر است در مناطقی احداث شوند که شرکت‌های حمل و نقل و لجستیک دسترسی خوبی به این هاب‌ها داشته باشند.
- به‌منظور رعایت قوانین رقابت آزاد، لازم است دسترسی کلیه شرکت‌های فعال در زمینه امور خدمات لجستیک و حمل‌ونقل به مرکز لجستیک ممکن باشد. جهت تقویت نقش حمل‌ونقل چندوجهی (Multimodal Transportation)، این مراکز باید حتماً امکان از طریق روش‌های حمل‌ونقل گوناگون (جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی) قابل دسترسی باشند. به‌منظور ایجاد هم‌افزایی (Synergy) همکاری تجاری، مدیریت این مراکز باید به عهده یک شخصیت واحد حقوقی بی‌طرف بوده و ترجیحاً با مشارکت دولت و بخش خصوصی اداره شود.

طبقه‌بندی معمول مراکز لجستیک

مراکز لجستیک را می‌توان بر اساس جهت‌گیری جغرافیایی فعالیت، هدف از ایجاد و نوع دسترسی به مدهای حمل به چندین دسته تقسیم کرد:

مراکز توزیع شهری (شهری): محلی است برای انتقال از حمل‌های با مسیرهای طولانی به حمل‌های با مسیرهای کوتاه شهری. جایی که کالاها



دهکده‌های بار (منطقه‌ای): دهکده‌های بار "مراکز لجستیک حمل‌ونقل محور" دارای ترمینال انتقال کالا هستند. دهکده بار به‌عنوان منطقه‌ای تعریف می‌شود که در آن کلیه فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل، لجستیک و توزیع، هم برای ترانزیت ملی کالا و هم برای ترانزیت بین‌المللی کالا، توسط متصدیان مختلف این امور انجام می‌شود. به عبارتی ارائه‌کنندگان خدمات در این هاب لجستیک مستقر هستند. دهکده بار ترجیحاً توسط چندین روش حمل‌ونقل (جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی) قابل دسترسی بوده و تسهیلات مربوطه جهت انتقال کالا در دسترس عموم مشتریان قرار دارند. دهکده‌های بار قادر به ارائه خدمات لجستیک کالا در سطح شهرها نیز هستند. در دهکده‌های بار هم ترانزیت کالاهای بین‌المللی و هم ملی انجام می‌شود.

پارک‌های لجستیک (منطقه‌ای یا بین‌المللی): "پارک‌های لجستیک و صنعتی" نه تنها فعالیت‌های مربوط به حمل‌ونقل را پوشش می‌دهند، بلکه خود نیز نوعی مناطق صنعتی و خدماتی محسوب می‌شوند.

یکی از انواع هاب‌های لجستیک که در آن فعالیت صنعتی نیز انجام می‌شود، پارک لجستیک است.

گروه‌بندی‌های توسعه کسب‌وکار (شهری یا منطقه‌ای): مراکز لجستیک مربوط به "توسعه‌های گروه‌بندی کسب‌وکار" در اصل به‌منظور ایجاد گروه‌های کسب‌وکار تأسیس می‌شوند، ولی هرگاه به این مناطق گروه‌های مرتبط با فعالیت‌های حمل‌ونقل، انبارداری و انتقال نیز اضافه شود، همانند یک مرکز لجستیک عمل خواهند کرد.

مناطق ویژه لجستیک (بین‌المللی): "مناطق ویژه لجستیک" نظیر مراکز محموله‌های دریایی (Cargo centers) و بنادر، امکان ایجاد تعامل با سایر روش‌های حمل‌ونقل را فراهم می‌کنند. بر گرفته از سایت: amadgaran.com



نمایی از تجهیزات جدید که طی ماه اخیر به چرخه فعالیت شرکت آرتین بندر اروند در بندر شهید باهنر افزوده شد



جرثقیل ۵۰ تن بوم خشک



جرثقیل ۳۵ تن بوم خشک



جرثقیل ۱۵۰ تن بوم خشک



کشنده‌های ناگ مستر ۴۵ تنی

