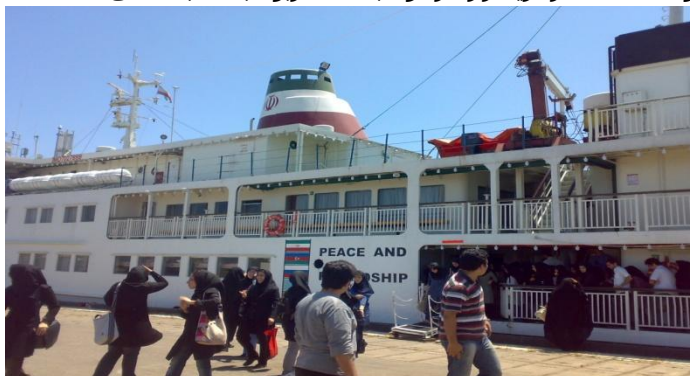




گزارش بازدید از سازمان بنادر و دریانوردی استان گیلان (قسمت دوم) گذری دقیق تر به برنامه بازدید

## مقدمه

روز پنج شنبه مصادف با ۵ / ۳ / ۱۳۹۰ گردش علمی از سوی انجمن علمی دانشگاه گیلان و نیز توسط اساتید محترمی نظیر آقای دکتر مرادی و آقای دکتر پاکیده به مقصد اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان شکل گرفت. اقامتگاه دانشجویان، کشتی ای تفریحی به نام میرزا کوچک خان بوده که سال تولید آن به سال ۱۳۴۹ هجری شمسی و ۱۹۷۰ میلادی برمی گردد این کشتی در ابتدا توسط ژاپنی ها استفاده می شده اما زمانی که برای ژاپنی ها به عنوان کشتی درجه سه محسوب شد، توسط آقای توکلی ( مالک کشتی ) خریداری شد و اکنون نیز زیر نظر ایشان توسط آقای جامی نژاد ( مشاور کشتی ) مدیریت می شود. کاپتان کشتی آقای بشیری و سرملوان آن آقای درستکار است. این کشتی دارای کافه ای است که در عمق یک متر و هفتاد و سه سانت از دریا قرار دارد و طبقه ی مربوط به آن به منفی B deck نامگذاری شده است. طبقه اول آن دارای سالن همایش،



سالن تلویزیون، نمازخانه، سینما که کلاسهای آموزشی هم در آن برگزار می شود نیز می باشد و طبقه دوم آن مربوط به ۱۲ اتاق ۴ تخته، ۳ اتاق ۶ تخته، ۱ اتاق ۸ تخته و نیز ۳ اتاق رویال ( لوکس ) می باشد. طبقه ی سوم آن ۸ اتاق ۲ تخته را شامل می شود. علاوه بر تمامی این امکانات، اتاق تلگراف، اتاق مربوط به ک ارکانان کشتی، بیمارستان، رستوران، سرویس بهداشتی، اتاق های مربوط به افسران موتور، اطلاعات و نیز اتاق نمادینی ژاپنی و غیره از دیگر امکانات مربوط به این کشتی می باشد. اما هدف از این گردش علمی، تنها بازدید و گردش کوتاه مدتی با این کشتی نبود بلکه آنچه که جنبه علم ی تر و مهمتری داشته مطالبی است که در ذیل عنوان شده است.

## تعریف منطقه آزاد

بنابر تعاریف بین المللی، منطقه آزاد محدوده حراست شده بندری و غیربندری است که از شمول برخی از مقررات جاری کشور متبوع، خارج بوده و با بهره گیری از مزایایی نظیر معافیت های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی، عدم وجود تشریفات زائد ارزی، اداری و مقررات دست و پاگیر و همچنین سهولت و تسریع در فرآیندهای صادرات و واردات با جذب سرمایه گذاری خارجی و انتقال فن آور، به توسعه سرزمین اصلی کمک می کند .

## تفاوت منطقه ویژه اقتصادی با مناطق آزاد

مناطق آزاد در امور بانکی، پولی و ارزی و همچنین مقررات مربوط به کار و تأمین اجتماعی از قوانین و ضوابط جاری کشور آزادند و فقط تابع مقررات خاص مناطق آزاد می باشند، در حالی که مناطق ویژه در این موارد دقیقاً تابع مقررات داخل کشورند. خرده فروشی اجناس و کالاهای وارداتی و صادراتی در مناطق آزاد برای اتباع داخلی و خارجی آزاد است، در حالی که در مناطق ویژه فقط به خارجی ها می توان خرده فروشی کرد. برای ورود مستقیم اتباع خارجی به مناطق آزاد، محدودیتی وجود ندارد و



آنها می توانند بدون اخذ روادید قبلی وارد شوند، در حالی که ورود به مناطق ویژه مثل ورود به داخل کشور است .



حال در رابطه با بندر انزلی باید گفت که این بندر تا سال ۱۳۸۲ جزء مناطق ویژه محسوب می شده اما از سال ۱۳۸۲ به بعد جزء مناطق آزاد شد. و نیز در سال ۱۳۸۴ محدوده منطقه ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی از طرف هیات وزیران تعیین و ابلاغ شد که بر اساس آن منطقه ی آزاد انزلی در سه بخش و محدوده ی مجرای بندری : اداره ی کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، شهرک صنعتی انزلی و محدوده ی منطقه ی ویژه اقتصادی سابق انزلی تقسیم شد.

در حال حاضر این بندر از جمله بزرگترین برادر حاشیه دریای خزر و مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری است و از دیگر ویژگی های آن نیز می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- دارای رتبه ی سوم بین بنادر کشور بعد از بندر امام خمینی و بندر شهید رجایی
- نزدیکی با بندر آستاراخان و لاگان در روسیه، کراسنودسک در ترکمنستان، اکتائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب که این مسیر سه برابر از مسیر فعلی کوتاهتر و ارزانتر می باشد.
- نزدیکی به فرودگاه بین المللی میرزا کوچک خان ( با فاصله ی ۳۵ کیلومتر )
- دسترسی به معادن سرب، روی، آهن و مراکز صنعتی
- نزدیکی به بزرگترین ذخایر نفت و گاز دریای خزر
- واقع شدن بندر در محدوده ی منطقه آزاد ( که خود منجر به مزایای قانونی بسیاری گردید.) از جمله :

- ۱ - ۳۰ سال معاف از مالیات بر درآمد و دارائی
- ۲ - مالکیت صد در صد خارجی
- ۳ - سرمایه گذاری نامحدود برای ایرانیان و اتباع خارجی
- ۴ - وجود قوانین آسان کار و ورود و خروج آسان نیروی کار خارجی و امکان تهیه ۱۰۰ درصدی نیروی کار از منطقه که در حال حاضر حدود ۱۹۹۶ نفر در بندر انزلی اشتغال دارند . که از این تعداد ۲۰۰۰ نفر اشتغال مستقیم و حدود ۱۰۰۰۰ نفر اشتغال غیر مستقیم دارند. و در کنار این مطلب باید عنوان کرد که هر یک شغل بندری، ۴.۵ شغل پنهان ایجاد می کند.
- ۵ - معافیت مالیاتی برای مواد خام و ماشین آلات وارداتی برای تولید کالا در منطقه
- ۶ - هزینه بسیار پائین صدور مجدد کالا از منطقه
- ۷ - عدم وجود محدودیت برای ترخیص کالا از منطقه
- ۸ - تخفیف هزینه برای ورود کشتی به منطقه آزاد انزلی به اندازه ۱۰ درصد هزینه ورود به بندر انزلی
- ۹ - امکان تاسیس شعب بانکها ، شرکتهای بیمه و موسسات اعتباری خارجی و داخلی و ...

علاوه بر آنچه که ذکر شد منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی با دارا بودن دریا، جنگل و تالاب یکی از بهترین مناطق جغرافیایی از نظر توسعه فعالیتهاى گردشگری ، اقتصادی ، صنعتی و تجاری با توجه به نزدیکی به کلان شهر رشت و بندر انزلی می باشد و توان ایجاد رقابت با بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر را دارد . و نیز درصدد است با گسترش تجارت الکترونیکی و توسعه بازارهای مجازی و IT و همچنین برگزاری نمایشگاههای بین المللی باعث تنوع فعالیتها در استان گردد . این منطقه در تلاش است با توسعه پارکهای علم و فناوری و گسترش ارتباطات علمی با مراکز و نهادهای آموزشی و تحقیقاتی در جهت انتقال دانش فناوری و تکنولوژی گام بردارد .



منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی با ایجاد و راه اندازی بندرگاه کاسپین علاوه بر گسترش فعالیتهای بازرگانی و تجاری استان می تواند باعث گسترش صنایع دریایی و بندری گردد. و با فراهم نمودن مقدمات جهت ایجاد و راه اندازی بندرگاه نوین کاسپین و ایجاد راه آهن اتصال این بندرگاه به راه آهن در حال احداث قزوین - انزلی - آستارا می تواند موجب رونق هر چه بیشتر درآمدهای ترانزیتی در استان باشد. این منطقه در کارکردهای اقتصادی خود می تواند اموری را همچون پشتیبانی صادراتی و بازاریابی، بازاریابی خدمات را در استان عهده دار گردد.

استان گیلان دارای یک بندر اصلی به نام بندر انزلی و ۳ بندر کوچک صیادی و توریستی به نام های چمخاله، کیاشهر و آستارا است. اخیراً دولت طی حکمی تصویب کرده است که بندر آستارا، به عنوان بندر چند منظوره مورد استفاده قرار گیرد. بندر انزلی دارای قدمتی ۲۳۷ ساله است. فعالیت این بندر تا سال ۱۳۰۶ به صورت سنتی و در حد تردد کشتی های کوچک و با تناژ پائین بود. از سال ۱۳۰۶ به بعد با ساخت ۴ پست اسکله تجاری، ظرفیت آن به حدود ۲ میلیون تن افزایش یافت و در طرح توسعه جدیدی که در حال انجام است قرار است حدود ۸۰ هکتار حوزچه جدید به بهره برداری برسد که با ۴۰ هکتار حوزچه از قبل ظرفیت بندر به ۱۲۰ هکتار حوزچه خواهد رسید و هزینه ای در حدود ۷۰ میلیارد تومان در پی خواهد داشت. همچنین ظرفیت واقعی بندر در حدود ۴ میلیون تن و ظرفیت اسمی آن در حدود ۷ میلیون تن است که این بندر توانسته در طی سال های اخیر به ظرفیت اسمی خود دست یابد که نشان از بهره ور بودن این بندر است

با پهلوگیری ۵۲۵ فروند کشتی در چهار ماه سال جاری (۱۳۹۰) نیز یک میلیارد و ۶۲۰ هزار تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد که نسبت به مدت مشابه سال پیش، ۲۷ درصد رشد داشت. فرهاد منتصر کوهساری مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان به تشریح موقعیت این بندر از نظر مبادلات بازرگانی با کشورهای حاشیه ی دریای خزر گفت:



در حاشیه دریای خزر چهار کشور آذربایجان، روسیه، ترکمنستان و قزاقستان همسایه ایران هستند. کالاهایی که از کشورهای همسایه وارد ایران می شود ۹۰ درصد فولاد، ۴ درصد مواد سوختی، ۴ درصد چوب و ۲ درصد نیز کالاهای متفرقه است. حدود ۷۶ درصد کالاها از روسیه و مابقی نیز از کشورهای مانند قزاقستان و ترکمنستان وارد کشور می شود.

بیشترین حجم کالاهای صادراتی ما به روسیه و قزاقستان است. اکثر کالاهای صادراتی و وارداتی، خودرو است. سالانه به طور متوسط حدود ۵/۵ میلیون تن کالای عمومی وارد و حدود ۶ میلیون تن ترانزیت انجام شده است.

• همان گونه که می دانید بنادر دنیا در فعالیت ها و جابه جایی کالا وارد مرحله جدیدتری شده اند بنادر ما در چه وضعیتی هستند؟

بنادر نسل اول تنها کار تخلیه و بارگیری و انبارداری را انجام می دهند، کار تخلیه و بارگیری و ایجاد ارزش افزوده و فن آوری کالا با بنادر نسل دوم است. بنادری که از تولید تا مصرف و بازاریابی را در دستور کار دارند بنادر نسل سوم هستند

ما باید بنادر خود را به سمت بنادر نسل دوم سوق دهیم. امروزه کشورهای صاحب دریا حرف اول را در دنیا می زنند زیرا حجم بالایی از کالا را از طریق کشتی و دریا جابه جا می کنند. بنابراین قیمت تمام شده کالا، کاهش پیدا می کند. امروز باید با توجه به قیمت ارزان و تحویل به موقع کالا، مشتری جذب کرد.

- سرویسهای تایمی بندر انزلی با دیگر بنادر حاشیه ی دریا خزر را چگونه می کنید؟
- هیچ یک از بنادر حاشیه دریای خزر با بندر انزلی قابل مقایسه نیست. جرثقیل های موجود در بنادر آستاراخان تناژ پائینی دارند. سرویس تایم آنها بسیار بالا است. حتی برخی از کشتی ها تا ۴ روز در حال بارگیری هستند. و یا بندر علیا، بندری جدید با تجهیزاتی در اندازه های کوچک است. هیچ کدام از بنادر حاشیه دریای خزر از نظر سرویس تایم قابل مقایسه با بندر انزلی نیستند. در صورتی که فعالیت آن بنادر بسیار ساده تر است اما سرویس تایمی بندر انزلی بسیار مطلوب است و کشتی ها کمتر از ۲۴ ساعت تخلیه می شوند.
- با توجه به سواحل طولانی ایران در دریای خزر، شاهد حضور کمتر در این دریا هستیم، علت چیست؟
- ایرانی ها خشکی را بر دریا ترجیح می دهند و سعی می کنند بیشتر در خشکی کار کنند. هیچ یک از کارخانه های کشور در نزدیکی دریا و سواحل نیستند. چون کارخانه ها از دریا فاصله طولانی دارند باید هزینه حمل بسیاری از کشتی ها تا کارخانه ها پرداخت شود. این فاصله طولانی سبب می شود تا قیمت تمام شده کالائی که جهت صادرات در کارخانه ها تولید می شود بسیار بالا باشد
- اگر بخواهیم صادرات مجدد داشته باشیم و کشتی ها در برگشت بار داشته باشند باید کارخانه ها را در مسیر بنادر، مناطق آزاد و ویژه ایجاد کنیم.
- عمده ترین مشکلاتی که بنادر به خصوص بنادر شمالی با آن مواجه هستند کدامند؟
- در حال حاضر در بندر انزلی ظرفیت خالی وجود دارد. طرح جامع بازرگانی مطالعه شده است. افزایش ظرفیت بندر از شش

میلیون تن به ۱۰ میلیون تن، افزایش اسکله‌ها از ۱۰ پست به ۲۴ پست و احیاء اراضی به مساحت ۲۵ هکتار در دستور کار است. طبق برنامه‌ریزی تا دی ماه سال جاری اسناد مناقصه تهیه و طرح توسعه مرحله دوم، آغاز خواهد شد.

و نیز در مورد نحوه بازرسی یک کشتی از لحاظ چگونگی ورود به بندر فرمودند :

یکی از جمله مباحث مهم، بحث حاکمیت و حفظ آن در رابطه با دریا و آبراهها و به تبع آن چگونگی بازرسی کشتی ها می باشد. بدین ترتیب برای بازرسی کل کشتی می توان گواهینامه های ناوبری مربوط به آنان را بازرسی کرد . زیرا خطوطی که کشتیها کار می کنند، رادارهایی که در آنان مورد استفاده قرار می گیرند و نیز تمام عوامل مربوط به سفر دریایی کشتی مورد نظر باید در گواهینامه ی مربوط به آن قید شود . چنانچه گواهینامه آن معتبر و یا براساس قوانین مربوط به کشور ورودی نباشد، بار کشتی تخلیه و خود کشتی توقیف می گردد . در این صورت کاپتان کشتی وظیفه دارد به مباحث ایمنی و فنی و قانونی و ... نیز رسیدگی کند. چنانچه پاسخگوی این امر نبود باید به کشور فوستنده خود برگردد. اما چنانچه تمام اصول مربوط به ورود و حمل بار را رعایت کند، متناسب با مقررات گمرکی با او برخورد خواهد شد . مثلا راهنمایی به سمت کشتی او فرستاده شده تا به امور مربوط به تخلیه ی بار و ترخیص و در نهایت حرکت آن کشتی به سمت بندر مبدا و یا مقصد که می تواند روسیه ، قزاقستان و غیره که برای رفتن به آنان باید از بندر انزلی می گذشته، کمک کند.

در رابطه با مدرک تحصیلی کارکنان بندر گمرک و نیز تعطیلات رسمی آنان گفتند که : حداقل تحصیلات مورد نظر برای کارکنان، کارشناسی است اما چه بسا که متناسب با علایق درخو است کننده ها، کلاسهای آموزشی برگزار کرده تا با نحوه انجام امور و مسئولیتها آگاهی های لازمه ایجاد شود . و اما در رابطه با تعطیلات باید بگویم که تنها روزهایی که به عنوان تعطیلات رسمی برای کارکنان بندر در نظر گرفته می شود، روز عاشورا و اولین روز عید سال نوست . و از آنجا که بسیاری از کشتیهای ورودی به بندر انزلی جزء کشتیهای خارجی هستند امکان تعطیلات بیشتر وجود ندارد. مگر تعطیلات کوتاه مدتی که بر اساس تعویض شیفت کاری ایجاد می شود.

این گزارشی بود از بازدید روز ۵شنبه، از اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان . امید است در آینده نیز چنین بازدید های علمی و مفید در جهت ارتقای سطح علمی دانشجویان رشته مدیریت برگزار شود.

در پایان نیز کمال تشکر و قدر دانی را از جناب آقای دکتر مرادی مدیر محترم گروه و جناب آقای دکتر یاکیده استاد محترم و جانب آقای مهندس کوهساری رئیس کل بنادر و دریا نوردی استان گیلان برای برگزاری این بازدید علمی بعمل می آید.

نویسندگان: وحیده پورنجفی، وحید محمدی

