



# اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines & Agriculture

تاریخ: ۱۳۹۹/۰۶/۲۹

شماره: ۱۷/۵۸۱۹/ص

پیوسته: دارد

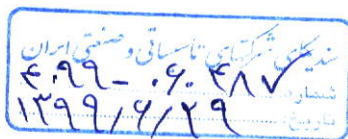
اتوماسیون اداری

باسمه تعالی

## روسای محترم تشکل های ملی وابسته به اتاق ایران

با سلام و احترام،

به پیوست گزارش واصله از وزارت امور خارجه کشورمان در خصوص فعالیت های بندر داکار (سنگال) جهت استحضار ارسال می گردد.  
خواهشمند است دستور فرمایید نسبت به اطلاع رسانی موضوع فوق الذکر به اعضای آن تشکل اقدام لازم مبذول فرمایند.



محمد رضا کرباسی  
معاون بین الملل

فهرست  
- صفحه ۱ به ارفضه محترم  
- مهر پیوسته

۱۳۹۹/۰۶/۲۹

بدون مهر برجسته فاقد اعتبار می باشد

تهران، کد پستی ۱۵۸۲۴۴۸۴۹۹، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، شماره ۱۷۵، صندوق پستی ۴۶۷۱-۱۵۸۷۵

تلفن: ۸۵۷۳۰۰۰۰ فکس: ۸۵۷۳۳۳۳۳ www.iceima.ir email: info@iceima.ir



## سفارت جمهوری اسلامی ایران در داکار-سنگال

### بندر داکار (سنگال)

بندر داکار بعد از بنادر ایبجان (ساحل عاج) و لاکوس در نیجریه سومین بندر بزرگ غرب آفریقا و نهمین بندر بزرگ در کل آفریقا محسوب می گردد. این بندر در سال 1866 افتتاح شده است و مساحت آن 325 هکتار. عمق 12 متر با کانال 200 متری در دو بخش شمالی و جنوبی می باشد. این بندر به لحاظ جغرافیایی موقعیت راهبردی دارد و در خارجی ترین نقطه آفریقا و در چهار راه اصلی دریایی که اروپا را به آمریکای جنوبی و آمریکای شمالی را به جنوب آفریقا متصل می کند قرار دارد. این موقعیت جغرافیایی آن را به یک بندر پیشرو برای شرکت های بین المللی تبدیل نموده است.

زیر ساخت های فعلی آن شامل ترمینال های تخلیه و بارگیری، پایانه کانتینری با ظرفیت انبار 3000 کانتینر 20 فوتی، یک بندر غلات و ماهیگیری، یک ترمینال اختصاصی فسفات و یک مرکز تعمیر تخصصی می باشد. ترافیک کلی بارگیری و دریافت بار سالانه بیش از 19 میلیون تن می باشد.

- در حالیکه گروه بولوره فرانسه در سنگال Bollore transport and logistics به مدت بیش از 90 سال با بندر داکار همکاری می نماید، شرکت اماراتی Dubai ports world در اکتبر 2007 موافقت نامه ای را با نخست وزیر وقت سنگال، شیخ حاجیبو سوماره Cheikh Hadibou Soumare به مدت 25 سال برای بهره مندی از امتیاز ترمینال کانتینری بندر و دستیابی به موقعیت جدید در توسعه تجاری کشورهای خلیج فارس با کشورهای فرانکفونی آفریقا امضاء نمود. با ورود شرکت های دی پورتز ورلد، بلوره حمل و نقل و پشتیبانی، شرکت حمل و نقل نکوترانس necotrans و شرکت سرمایه گذاری دریایی sea investment خدمات بندری در داکار بهبود یافته و مدت زمان توقف کشتی ها در بندر و اسکله کاهش یافته است (قبلاً تخلیه بار کشتی 40 هزار تنی 20 روز طول می کشید که الان به 5 روز کاهش یافته است).

هم اکنون در توافق امضاء شده با مدیریت جدید بندر داکار ابوبکر صادق بی ABoubacar Sadekh BEYE

✓ مدیریت جدید بندر داکار از ابتدای سال 2018

با انتصاب آقای ابوبکر صادق بی، ABoubacar Sadekh BEYE مدیر جدید بندر داکار برنامه توسعه این بندر در چشم انداز 2019-2023 در دستور کار قرار گرفت که در این راستا احداث بندر چند منظوره در 50 کیلومتری جنوب پایتخت به ارزش 3 میلیارد دلار میان شهر جدید جمنیایجو و فرودگاه بین المللی داکار به شرکت دی پورتز ورلد واگذار شده است. این چشم

اندازه‌علاوه بر توسعه بندر داکار و ساخت بندر جدید، شامل بازسازی جاده‌ها، شوسه و ریلی، دیجیتالی سازی تشریفات بندری، ایجاد فروشگاه الکترونیکی، کاهش ازدحام در بندر داکار می‌شود.

این بندر با توجه به موقعیت استراتژیک در تلاش برای پویایی در برابر رقبای خود در لاکوس (نیجریه)، ایجان (ساحل عاج)، تما (غنا)، کوتونو (بنین) و لومه (توگو) می‌باشد. ارئه خدمات به کشور مالی محصور در خشکی و پروژه احیای شبکه ریلی به مالی در حال توسعه می‌باشد اما فرایند مدرنیزاسیون کریدور داکار-باماکو به تعویق افتاده است. حسب گفته وزیر حمل و نقل کشور مالی 65 درصد حمل کالاها به مالی از داکار صورت گرفته استودر سال گذشته (2018) 3.8 میلیون تن پردازش بار به مبدا و مقصد باماکو از طریق داکار انجام شده است. سنگال برای کسب 80 درصد بازار حمل و نقل به کشور مالی با ساحل عاج و توگور رقابت می‌کند. بر اساس اعلام رئیس این بندر در سال 2018 سود خالص 9 میلیون یورو به ثبت رسانده است.

- در سال 2018 بندر روزانه 1874 ورود کامیون را به ثبت رساند.
- در زونه 2019 بازسازی ترمینال فله که در سال 1939 ساخته شده بود و در سال 1969 مورد بازسازی قرار گرفته بود با تامین مالی دولت ژاپن به مبلغ 21 میلیارد دلار صورت پذیرفت که بر این اساس قادر به پهلو گیری کشتی های 35 هزار تنی می باشد.

#### ✓ بخش شمالی بندر:

این بخش شامل چهار اسکله با پایه هایی میان 9 الی 13 متر عمق، ترمینال کانتینری را در خود جای داده است که دو مورد از اسکله ها در کمتر از 12 متر با مساحت سکوی 1.3 هکتار مورد بهره برداری قرار گرفته است. ترمینال کانتینری این بخش مجهز به چهار جرثقیل و دو جرثقیل دروازه ای تجهیز شده توسط دیپ پورتزورلد می باشد. این بخش از بندر داکار دارای تاسیسات ویژه برای مایعات فله ای (هیدور کریب های تصفیه شده، روغن و مشروبات) و فله جامد نظیر: فسفات گندم برنج و غیره است. حدود بیست اسکله از جمله یک اسکله نفتی در این بخش وجود دارد.

#### ✓ بخش جنوبی بندر

این بخش متشکل از سه اسکله با پایه های 8 الی 10 متر است که عمدتاً محموله های عمومی و بخشی از ترافیک کانتینر (40%)، ترافیک حمل و نقل از جمهوری مالی و همچنین تردد مسافران را شامل می شود که دارای 12 ایستگاه برای حمل بار عمومی، دو ایستگاه خدمات برای یدک کشت و قایق می باشد.

#### ✓ بخش مسافری:

در بخش مسافری تردد کشتی مسافری میان داکار- ژنکنشور چهار بار در هفته روزهای سه شنبه، پنجشنبه، جمعه و یک شنبه (16 ساعته) انجام می پذیرد.



#### ۴ بخش انبارداری

انبار محموله ها به دو صورت می باشد:

- 1- محوطه های بدون علامت که بستگی به دسترس بودن به متقاضیان ارائه می گردد.
  - 2- زمین اجاره ای به مشتریان که به شکل یک دوره اجاره ای که 9 الی 25 سال است اجاره داده می شود.
- کانتینرهای تخلیه شده از کشتی از معافیت های پرداخت هزینه های انبارداری به شرح زیر برخوردار هستند:

- 1- 7 روز پس از تخلیه از کشتی ها برای محموله ها و خودروهایی مقصد سنگال
- 2- 20 روز برای محصولات عادی در بخش ترانزیت به کشورهای دیگر
- 3- 12 روز بعد از تخلیه از کشتی برای خودروها در بخش ترانزیت به کشورهای دیگر

#### ۴ ظرفیت های محل های ذخیره سازی و انبار:

- 1- فضای بسته و سوله به متراژ 98351 متر مربع
  - 2- فضای باز 216309 متر مربع
  - 3- محوطه دیوی کانتینر 3242008 متر
  - 4- سرخانه و بخش بخچالی: 15000 متر مربع
  - 5- حجم ذخیره هیدروکربنی 290 هزار مترمکعب
- ۴ بندر ماهگیری

این بخش دارای یک منطقه مفید 10 هکتاری با یک اسکله خطی دو کیلومتری با عمق 6 الی 10 متر با ده اسکله موجود در آن، واحدهای صنعتی فرآوری محصولات دریایی، انجماد فرآورده های دریایی، کارخانه های یخ و سردخانه ها را در خود جای داده است.

#### ۴ بخش تعمیرات کشتی ها

- بندر داکار بزرگترین کارخانه تعمیر و ساخت کشتی در غرب آفریقا را دارد. شرکت dakarnavee دارای یک فضای تعمیر مدرن با تجهیزات مدرن و خدمات با کیفیت به کشتی ها می باشد.
- این سایت دارای تجهیزات زیر می باشد:
  - 1- بالابر قایق 1200 تنی
  - 2- یک اسکله خشک به طول 195 متر و عرض 27 متر
  - 3- یک اسکله خشک به طول 130 متر و عرض 38 متر
  - 4- دو جرثقیل شناور 60 و 120 تنی
  - 5- یک اسکله شناور با قابلیت بلند کردن کشتی ها تا شصت هزار تن
  - 6- تعداد کلی اسکله ها 54 عدد

۷- تامین سوخت، آب شیرین و شبکه تلفن با 40 سوکت در اسکله

✓ مشکلات بندر داکار:

بندر داکار در مقایسه با برخی از بنادر منطقه غرب آفریقا همواره با تاخیراتی در ارائه خدمات مواجه است. خدمات بندری خیلی توسعه نیافته است و زیرساخت های بندری قدیمی می باشد.

✓ پروژه های توسعه ای:

دیگر بندر مهم شهر داکار بندر مواد معدنی و فله ای بارنی (bargny) در فاصله 35 کیلومتری داکار می باشد. این بندر یکی از اصلی ترین پروژه های ساختاری برنامه توسعه ای سنگال می باشد که در نظر است به یک قطب بندری در آفریقای غربی و مرکزی تبدیل گردد. مقرر است ساخت این بندر با هزینه حدود 440 میلیون یورو تا سال 2021 به طول انجامد. مساحت این بندر 500 هکتار خواهد بود که بخشی از آن در زمین های مربوط به روستای سندو sendou قرار می گیرد. این بندر ظرفیت 7 میلیون تن پردازش سالانه بار را دارد که با عمق 18 متر امکان پهلوگیری کشتی هایی با تناژ 120 هزار تن فراهم می گردد.

ملاحظات:

- مقادیری از محصول آمونیاک در بندر داکار نگهداری می گردد و یکی از نگرانی های کنونی مقامات بندر جلوگیری از برنامه های خرابکارانه رقبا و تکرار سانروی بندر بیرون در خروج و ترخیص آن می باشد.
- شرکت های بین المللی حمل و نقل دریایی در سنگال:
- HAPAG- ,MSC SHIPING SENEGAL ,CMA CGM ,ROTTERDOM TRANSPORT ,SGC maritime
- ,MCS MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ,DELMAS , GRIMALDI LINES , MAERSK ,LOYD
- ,UROMAR ,DHL SFNEGAL SHIPMENT ,OMA SENEGAL ,FEDEX SENEGAL ,MESSINA
- SENCARGO
- تاکنون تنها شرکت حمل و نقل دریایی مسینا (دارنده 21 کشتی باری) که مقر آن در جنوب ایتالیا می باشد نسبت به حمل محموله های ایرانی به آفریقا و از جمله داکار اقدام می نمود که اخیرا این شرکت خدمات خود را متوقف نموده است. یکی از دلایل کاهش آماری صادرات ایران به آفریقا به صادرات از مبدا ثالث برمی گردد. به صورتی که با صادرات به یکی از کشورهای همسایه، مجددا با برنامه و اسناد جدید از کشور ثالث به مبادی آفریقایی ارسال می گردد و در واقع آمار صادرات به

حساب کشور ثالث ثبت می گردد و همین باعث افزایش هزینه حمل و نقل، کاهش صرفه اقتصادی و رقابت پذیری شده است.

تهیه: مصطفی حسین زاده، کارشناس اقتصادی و کنسولی سفارت ج.ا.ایران در داکار-سنگال 21 شهریور 1399