



پیام انجمن

سال بیستم، شماره ۱۳۸، دی و بهمن ۱۳۹۴

آیا کشورهای حاشیه خلیج فارس تنگه هرمز را دور می زنند؟

افزایش توان چانه زنی اعراب با خطوط ریلی **لندبریج و اتحاد**



رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:



از مسکوت گذاشتن نامه وزیر راه تا دوربرگردان به دهه ۸۰؛

رفع تحریمها کمر هزینههای اضافی را می شکند

تبصره ۲۱، بازگشت به گذشته است

کشتی پساتحریم کجا پهلومی کرد

کشورهای عربی حوزه خلیج فارس، همیشه از رقبای ایران در حوزه حمل و نقل محسوب می‌شوند. آنها از نظر ناوگان کشتیرانی، بسیار از ایران عقب‌ترند و یا کشتی ندارند یا از دیگر کشورها اجاره کرده‌اند. اما کشورهای حوزه خلیج فارس، به جای توسعه ناوگان کشتی، به توسعه بنادر پرداخته‌اند و ظرفیت بنادر خود را بالا برده‌اند و از این طریق توانسته‌اند تجارت خود را گسترش دهند. در بندر جبل علی در امارات، ۷۰۰۰ شرکت کشتیرانی مشغول به فعالیتند. این یعنی گرچه ایران از همسایگان دریایی‌اش از لحاظ تعداد ناوگان جلوتر است، اما هنوز باید برای تصاحب سهم آن‌ها از تجارت، مسیر درازی را طی کند. بعضی از بنادر جنوبی خلیج فارس دارای رتبه یک رقمی عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینر در جهان هستند در حالی که بندر شهید رجایی و دیگر بنادر ایران، رتبه بسیار پایینی در دنیا دارند، لذا اولویت اول بخش دریایی کشور تکمیل طرح جامع بنادر و سرمایه‌گذاری در این بخش است تا ظرفیت بنادر متناسب با نام و جایگاه ایران توسعه یابد. بر این اساس باید ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینر از ۴٫۸ میلیون TEU، تا پایان برنامه ششم توسعه به حدود ۹ میلیون TEU برسد که نیاز به سرمایه‌گذاری چند صد میلیون دلاری دارد. پارسال حدود ۱۵۰ میلیون تن کالای صادراتی و وارداتی در کشور داشته ایم که ۹۵ درصد این کالاها از طریق دریا جابه‌جا شده است، اگر این حجم کالا مدیریت شود و از طریق شرکت‌های کشتیرانی ایرانی حمل شود، حمل و نقل آنها ارزان‌تر، بهتر و با اطمینان بیشتری انجام می‌شود. البته مشارکت بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل کشور فرصت بیشتری طلب می‌کند. از سوی دیگر چالش‌های موجود بنادر و پایانه‌ها تنها بخشی از چالش‌های سیستم ترابری و ترانزیت کشور هستند که اگرچه تجارت توسط بخش خصوصی انجام می‌شود اما این بخش به هر حال وامدار پیوندهای عمیقی است که باید توسط دولت‌ها به وجود آید؛ از این زاویه تاثیر سیاست و رفتار سیاسیون بر مرادوات تجارت بین‌المللی و به‌ویژه امر ترانزیت خارجی کالا بسیار زیاد است.

حمل و نقل در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات تاثیرگذار است. با اعمال برجام و گذار به دوران پساتحریم دوران جدیدی پیش روی ما قرار گرفته است که بهره‌برداری بهینه از آن مستلزم برنامه‌ریزی و مدیریتی نوین و کارآمد در تمام عرصه‌ها از جمله صنعت حمل و نقل کشور است. حمل و نقل به عنوان یکی از ارکان اصلی خدمات، از نقشی برجسته و بنیادین در رشد اقتصادهای ملی، توسعه اقتصاد و تسهیل تجارت جهانی برخوردار است و دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی شاخه‌های اقتصادی جاری بوده و نقشی غیرقابل انکار بازی می‌کند. تاثیر مستقیم هزینه‌های حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا، باعث شده تا توجه زیادی به بهینه‌سازی اجزای دخیل در فرآیند حمل و نقل برای کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت جابجایی و ایمنی معطوف شود و این صنعت از شکل سنتی گذر کرده و اکنون به عنوان یک فعالیت خدماتی-اقتصادی به آن نگاه می‌کنند. اما صنعت حمل و نقل به ویژه حمل و نقل دریایی که حدود ۹۵ درصد از واردات کشور را به دوش می‌کشید، مشکلات بسیاری دارد و اکنون که در دوران پساتحریم به سر می‌بریم اگر این مشکلات برطرف نشود به طور حتم ما دچار مشکلات بسیار زیادی می‌شویم. ضعف بنادر و نقاط اتصال به شبکه حمل و نقل داخلی، بحران تراکم کشتی‌ها، تاخیر در بهره‌برداری از پروژه‌های صنعتی و هزینه‌های اضافی حمل و نقل به اقتصاد کشور از پیامدهای نبود برنامه‌ریزی در سیستم ترابری کشور است. شاید بتوان گفت دریا، در میان راه‌های حمل و نقلی بیشترین اهمیت را برای تجارت دارد و این مساله، به خاطر ظرفیت بالای حمل بار کشتی‌هاست. ایران، کشوری است که سودای رهایی از اقتصاد تک‌محصولی را در سر دارد و در این راه باید صادرات محصولات غیرنفتی را افزایش دهد. لازمه این کار هم گسترش ناوگان حمل و نقل و توسعه بنادر است. دوران پساتحریم فرصتی است برای اقتصاد کشور اما باید دید برنامه‌ای برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی وجود دارد؟

فهرست

- ۱ سر مقاله
- ۲ اخبار
- ۴ افزایش توان چانه‌زنی اعراب با خطوط ریلی لندنبرج و اتحاد
- ۷ تبصره ۲۱، بازگشت به گذشته است
- ۱۲ آقای وزیر! صدای بخش خصوصی به جایی نمی‌رسد

پيام انجمن

صاحب امتیاز:

انجمن کشتیرانی خدمات وابسته
شورای سیاستگذاری: مسعود پل‌مه، امید ملک،
 مهرشاد معین‌انصاری، حسین ناجی‌پور، روزبه
 مختاری، علیرضا چشم‌جهان، محمد نیک‌پی
مدیرمسئول: یحیی ضیائی مهرجردی
سر دبیر: فرهاد اسماعیلی
عکس: نعیمه عارفی‌زاده
با تشکر از: رعنا عامری، الهام بن‌فیری، منصوره
 سالاروند، سرور احمدی، وحید زبرجد

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:

رفع تحریم‌ها کمر هزینه‌های اضافی را می‌شکند

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: با رفع تحریم‌ها دیگر لزومی برای تخلیه و بارگیری مجدد کالاهای وارداتی ایران در بنادر غیرایرانی وجود ندارد؛ کالا، امکان حمل مستقیم به ایران را پیدا می‌کند و کمر هزینه‌های اضافی شکسته می‌شود.

به گزارش سی نیوز، مسعود پل‌مه افزود: متأسفانه ساختار اقتصادی ما طوری است که افزایش قیمت تمام شده به سرعت در نرخ نهایی منعکس می‌شود اما روند کاهشی قیمت بسیار با تاخیر به چشم می‌آید. حتی گاهی اثری از کاهش قیمت دیده نشود اما امیدواریم مصرف‌کنندگان نیز اثرات کاهش هزینه‌های حمل و نقل را احساس کنند.

وی با اشاره به اینکه در شرایطی که تحریم‌های کشتیرانی تشدید شده بود و حتی کانتینر خارجی نیز حق ورود به بنادر ایران را نداشت، کالاها باید در یک بندر خارجی از کانتینر تخلیه و دوباره در کانتینرهای دیگری بارگیری می‌شدند، ادامه داد: این مساله در نهایت هزینه حمل کالایی که فرضاً در حالت عادی برای هر تن ۵۰ دلار بود را تا ۲۵۰ دلار برای هر تن نیز افزایش می‌داد. پل‌مه تصریح کرد: برخی از شرکت‌ها که مالکیت کانتینرها را در اختیار می‌گرفتند نیز اگر حاضر به حمل بار به ایران بودند باید هزینه دیگری را متحمل می‌شدند چراکه تا آب‌های سرزمینی ایران با پوشش بیمه P&I Clubs بین‌المللی می‌آمدند اما پس از آن باید از P&I Club کیش و قشم استفاده می‌کردند. وی با اشاره به اینکه پیش از تشدید تحریم‌ها اوضاع نسبتاً بهتر بود، گفت: در ابتدای کار که تحریم‌ها وضع شدند فقط ورود خطوط مطرح کشتیرانی دنیا به بنادر ایران ممنوع شد. از آن پس دیگر امکان حمل مستقیم کالاهایی که به مقصد ایران صادر می‌شدند وجود نداشت. رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی اضافه کرد: در این شرایط مجبور بودیم کالاها را به مقصد کشوری غیر از ایران بفرستیم و از آنجا با کشتی‌های کوچک‌تر، موسوم به فیدری، به ایران حمل کنیم و اجباری برای تعویض کانتینر و تقبل هزینه‌های هنگفت تخلیه و بارگیری مجدد وجود نداشت. وی با بیان اینکه در این شرایط بندر جبل علی دومی به عنوان عمده‌ترین مقصد کالاهای وارداتی ایران مطرح شد، افزود: کانتینرهای کالای وارداتی ایران ابتدا در این بندر از کشتی تخلیه و سپس در کشتی‌هایی که اجازه ورود به ایران داشتند، به مقصد ایران بارگیری می‌شدند. این کارشناس دریایی با یادآوری وضعیت دوران تشدید تحریم‌ها اضافه کرد: در مرحله دوم که تحریم‌ها تشدید شدند نه تنها دیگر هیچ یک از خطوط کشتیرانی حق نداشت کالاهایی که به مقصد ایران می‌رفتند را بارگیری کند بلکه کانتینر خارجی نیز حق ورود به بنادر ایران را نداشت. پل‌مه تأکید کرد: در این شرایط کالاها عمدتاً به‌عنوان صادرات به امارات بارگیری می‌شد و کانتینرها پس از ورود به بندر، تخلیه و کالاها به انبار منتقل می‌شدند پس از آن باید فرایند ری اکسپورت (صادرات مجدد) انجام می‌شد و کالاها با بارگیری در کانتینرهای دیگر، به ایران صادر می‌شد. وی هزینه‌های تحمیل شده در این شرایط را یکی از چالش‌های جدی تجارت ایران برشمرد و افزود: علاوه بر هزینه، اتلاف زمانی نقل و انتقال کالا و افت کیفیت آن به دلیل تخلیه و بارگیری چندباره نیز از مسائلی بود که در انتها باعث پرهزینه شدن تجارت ایران می‌شد.



متأسفانه ساختار اقتصادی ما طوری است که افزایش قیمت تمام شده به سرعت در نرخ نهایی منعکس می‌شود اما روند کاهشی قیمت بسیار با تاخیر به چشم می‌آید

جلوگیری از تردد شناورهای فاقد بیمه در بنادر

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: در آینده نزدیک، از تردد تمامی شناورهای فاقد بیمه در بنادر کشور جلوگیری می‌شود. به گزارش سی نیوز، سیاوش رضوانی در نشست با مدیرعامل حمل و نقل دریایی و مسافری کشور با اشاره به مزایای بیمه در دنیای امروز و حمایت بیمه برای صاحب سرمایه در مقابل حوادث افزود: بیمه تامین‌کننده امنیت مالی در فعالیتهای تجاری، توسعه مبادلات و تضمین حفظ سرمایه است. وی ادامه داد: با توجه به اینکه هر گونه فعالیت اقتصادی بدون پشتوانه بیمه ناموفق است، بیمه موجب رفع نگرانی سرمایه‌گذاران، صاحبان سرمایه در مواقع بحران و حادثه است. رضوانی با بیان اینکه گسترش فرهنگ بیمه یک فعالیت فرهنگی طولانی مدت و فرهنگسازی در جامعه را می‌طلبد، تصریح کرد: با توجه به فعالیت گسترده دریایی در استان سیستان و بلوچستان با ظرفیتهای مناسب بیمه می‌تواند جایگاه مناسبی در این عرصه داشته باشد. در ادامه احمد هاشمی، مدیرعامل اتحادیه حمل و نقل دریایی بار و مسافر گفت: براساس قانون حفاظت از دریاها در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب سال ۱۳۸۹ و ماده ۱۰ آئین نامه اجرایی، سازمان بنادر و دریانوردی موظف است از ورود، ترک بندر یا فعالیت نفتکش‌ها و شناورهای فاقد بیمه‌نامه، جلوگیری کند. وی ادامه داد: شناورها باید تعهدنامه یا گواهی‌نامه در آب‌های موضوع برای مقابله با خسارات احتمالی ناشی از آلودگی آب‌ها به مواد نفتی داشته باشند و یا تعهدنامه مالی جهت جبران خسارت احتمالی به همراه داشته باشد در غیر این صورت از تردد این شناورها در بنادر کشور جلوگیری به عمل می‌آید. هاشمی درباره اجرا نشدن این قانون تاکنون گفت: علت نداشتن پیشینه اجرایی چنین کاری و رایزنی با اتحادیه شناورها برای ترویج فرهنگ بیمه بین دریانوردان مهمترین علت تاخیر اجرای این قانون بود که خوشبختانه با فراهم شدن شرایط لازم، عملیات اجرایی از ماه آینده آغاز می‌شود.

برجام دریایی در دستور کار سازمان بنادر قرار گرفت؛

سازوکارهایی برای هاب منطقه شدن



طراحی شود تا بر پایه با آن کشتی‌های بزرگ کالاهای مورد نیاز ایران را به طور مستقیم به بندرهای کشور وارد کنند. به گفته وی، سازمان بنادر تعرفه پهلوگیری در بنادر کشور را کاهش می‌دهد تا انتخاب بنادر ایران از نظر اقتصادی به صرفه شود و پس از آن در چارچوب اقتصادی مدنظر کشور، محموله‌های مربوط به ایران تنها در داخل کشور پذیرفته می‌شوند. این شرط‌گذاری چند روز پس از لغو تحریم‌های کشتیرانی کشور و باز شدن دوباره ظرفیت پهلوگیری در تمام بنادر ایران به خوبی نشان می‌دهد در فضای پسابرجام امکان این وجود دارد که آنچه در اهداف بلندمدت کشور مبنی بر مطرح کردن چند بندر ایرانی به عنوان هاب منطقه آمده اجرایی شود، موضوعی که نتایج آن احتمالاً در سال ۹۵ مشخص می‌شود.

با لغو تحریم‌های اقتصادی و بازگشت ایران به چرخه اول دریایی منطقه، رقابت بنادر ایران با کشورهای منطقه وارد فازی جدید شده و بر اساس آنچه مدیرعامل سازمان بنادر اعلام کرده، برجام دریایی پس از برجام هسته‌ای، اساس کار ایران در حوزه دریایی را مشخص می‌کند. به گزارش سی نیوز، در روزهایی که بعضی از کشورهای منطقه تلاش می‌کنند با برهم زدن مناسبات دیپلماتیک جایگاه سیاسی و اقتصادی ایران در منطقه را به چالش بکشند، اجرایی شدن برجام و لغو تحریم‌های اقتصادی اوضاع کشور را به طور کامل دگرگون کرده و این مسئله صحبت‌هایی که از آینده اقتصادی مطرح می‌شود را به طور کامل تغییر داده است. اگر تا چند ماه قبل مذاکره ایران با شرکت‌های دریایی فعال در آب‌های جهان با تردید از سوی آنها همراه بود و هر گونه تصمیم قطعی درباره همکاری‌های آینده به لغو قطعی تحریم‌ها موقوف می‌شد، حالا باید سازمان بنادر بین گزینه‌های مختلفی که پیش رو دارد بهترین را انتخاب کند و این موضوع به باز شدن دست کشور در برنامه ریزی آینده کمک زیادی خواهد کرد. در سال‌های گذشته به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌ها بسیاری از محموله‌های تجاری ایران مجبور به پهلوگیری در یکی از بنادر کشورهای منطقه می‌شدند که این امر هم به افزایش هزینه‌ها می‌انجامید و هم جایگاه بنادر کشور در رقابت با سایر کشورها را به خطر می‌انداخت. حال با کنار زدن تحریم‌ها ایران قصد دارد این فرایند را به طور کلی متوقف کند و این امر باید در چارچوب یک طرح منسجم که مدیرعامل سازمان بنادر از آن به برجام دریایی یاد کرده اجرایی شود. محمد سعید نژاد در این باره گفته لازم و ضروری است در حوزه دریایی کشور نیز یک برنامه برجام

خدمات دریایی ۲۴ ساعته در بندر شهید رجایی

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان افزایش کنترل و بازرسی بنادر و شناورهای صیادی و تمرکز بر کنترل شناورهای غیر کنوانسیون را از رئوس اصلی برنامه‌هایی دانست که تا پایان سال در دستورکار قرار دارد. او لزوم برنامه‌ریزی برای توسعه برگزاری دوره‌های آموزشی جهت سرمایه‌گذاران بخش خصوصی با توجه به فعالیت ۱۱ هزار و ۵۰۰ نفر نیروی در بندر شهید رجایی را خواستار شد و درباره مبحث آب توازن کشتی‌های خلیج فارس، گفت: کشتی‌ها باید در خصوص آب توازن خود مقررات منطقه ای ابلاغی را اجرایی کنند.

نوفروستی ادامه داد: در ۹ ماه امسال، پنج‌هزار و ۳۸۰ مورد عملیات ورود و خروج کشتی در بندر شهید رجایی ثبت شده است.

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان ضمن اشاره به ارائه خدمات دریایی به صورت ۲۴ ساعته در بندر شهید رجایی، اعلام کرد: اجازه حرکت کشتی‌ها در آینده نزدیک، به صورت الکترونیکی صادر می‌شود.

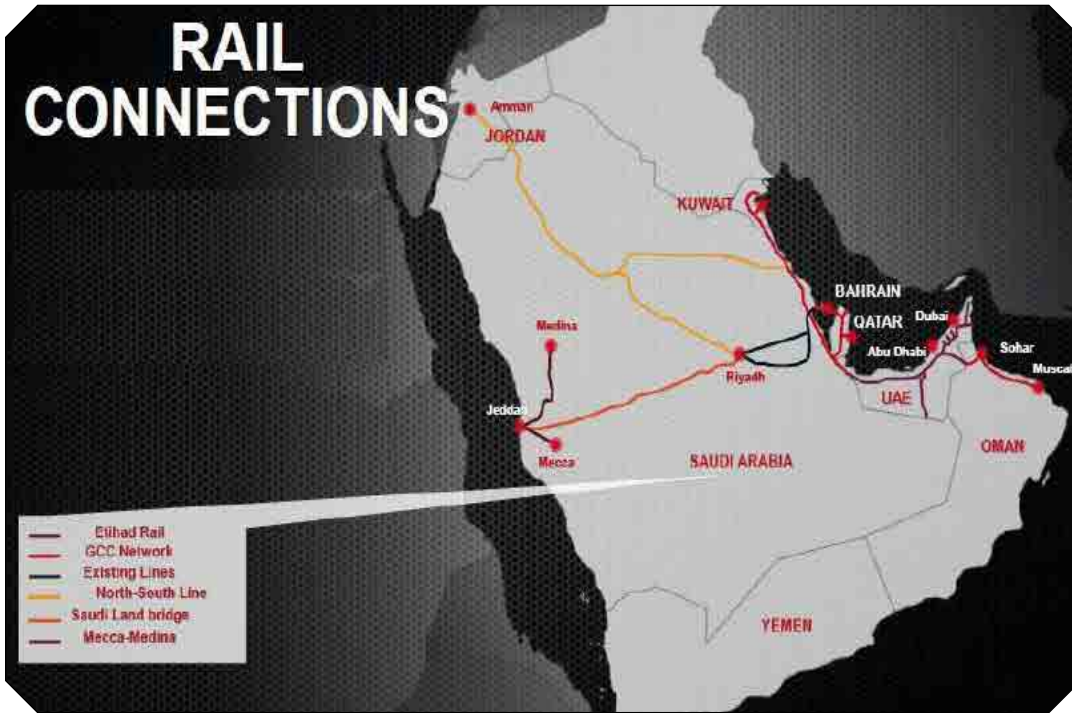
به گزارش سی نیوز، مهدی نوفروستی در جلسه با مدیران و کارشناسان حوزه دریایی استان هرمزگان، با اعلام اینکه توسعه حوزه دریایی در کنار توسعه بندری باید به شکل متوازن صورت گیرد، افزود: با افزایش عملیات ورود و خروج شناور از سه به پنج عملیات همزمان، افزایش ظرفیت بندر، تعداد راهنمایان، یدک‌کش‌ها و ملوانان دریایی در بندر رجایی، لنگه و کیش نیز در این واحد پیگیری می‌شود.

وی اضافه کرد: هم‌اکنون کارهای اسنادی برای ارائه خدمات ورود و خروج دریایی به صورت ۲۴ ساعته انجام می‌گیرد و به زودی صدور PC (اجازه حرکت) کشتی‌ها به صورت

در فضای
پسابرجام
امکان این
وجود دارد
هدف مطرح
کردن چند
بندر ایران
به عنوان
هاب منطقه
اجرایی شود،
موضوعی
که نتایج آن
احتمالاً در
سال ۹۵
مشخص
می‌شود

آیا کشورهای حاشیه خلیج فارس تنگه هرمز را دور می زنند؟

افزایش توان چانه زنی اعراب با خطوط ریلی لندبریج و اتحاد



اگر به هر دلیلی عبور و مرور آسان از طریق تنگه هرمز برای کشتی‌ها امکان پذیر نباشد کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به راحتی می‌توانند از این خطوط ریلی دمام - جده برای رسیدن به دریای سرخ استفاده کنند و نیاز خود به تنگه هرمز را کاهش دهند

شبکه‌های حمل و نقلی در سطح جهان از دو دهه گذشته رشد چشمگیری داشته است. برخی از راه‌های جدید، آسان و کوتاه‌تر از خطوط گذشته مشتریان جدیدی در تجارت جهانی جذب کرده است. یکی از این خطوط که در آینده شاید کل منطقه خاورمیانه را با تحولی چشمگیر مواجه کند اجرای پروژه لندبریج است؛ پروژه‌ای که بندر جده را از حاشیه دریای سرخ به شهرهای مهمی چون مکه، مدینه و ریاض و بندر دمام در خلیج فارس متصل می‌کند. به گزارش سی نیوز، برخی کارشناسان معتقدند این خط ریل، چنانچه برای عربستان مقرون به صرفه باشد می‌تواند وضعیت و جایگاه تنگه هرمز و به تبعه آن نقش ایران را کاملاً تغییر دهد. علیرضا چشم‌جهان، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و از کارشناسان و صاحب نظران حوزه دریایی درباره این پروژه مطالعاتی انجام داده است که حاصل آنرا می‌خوانید:

تجاری آنها را مستقل از تنگه هرمز و استیلای ایران رقم بزند. یعنی اگر به هر دلیلی عبور و مرور آسان از طریق تنگه هرمز برای کشتی‌ها امکان پذیر نباشد کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به راحتی می‌توانند از این خطوط ریلی دمام - جده برای رسیدن به دریای سرخ استفاده کنند و نیاز خود به تنگه هرمز را کاهش دهند یا در مقاطع اضطراری از آن اجتناب کنند.

همچنین در کنار این پروژه، خطریلی دیگری بنام خطریل اتحاد در حال شکل‌گیری است که در فاز اول شامل

که در حال حاضر از بندر جده در دریای سرخ به داخل خلیج فارس که از مسیر دریایی اتفاق می‌افتد، می‌تواند از طریق مسیر ریلی موسوم به لندبریج و بندر دمام صورت پذیرد و در واقع راه‌آهن پشتیبان مسیر دریایی می‌شود. اهمیت این موضوع برای ایران این است که اگر این خط ریلی با قدرت لازم شکل گیرد، در مقاطع ضروری و اضطراری می‌تواند زمینه دور زدن تنگه هرمز را برای عربستان و دیگر کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس برآورد و فراهم کند و امنیت اقتصادی و مبادلات

گفته می‌شود با اجرای پروژه لندبریج در عربستان امکان دور زدن تنگه هرمز برای کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس فراهم می‌شود، توضیح می‌دهید این پروژه چه کیفیتی دارد و قرار است به کجا منتهی شود؟

بعضی مقامات دولتی سابق که بعدها این پروژه بندر جده که در حاشیه دریای سرخ قرار دارد را با ریل به شهرهای مهم عربستان مانند مکه، مدینه، ریاض و سپس به بندر دمام در خلیج فارس متصل می‌کند. به این ترتیب، مبادلاتی

محدوده جغرافیایی امارات متحده عربی است و متعاقبا از شرق به بندر صحرار (و بعدا صلاله) عمان متصل می‌شود. از سمت غرب هم به بحرین و قطر، سپس کویت می‌رود؛ در آینده هم به راه آهن اردن متصل می‌شود و در نهایت به شکل یک خط ریل شرقی - غربی بندر صحرار و صلاله عمان را در ساحل اقیانوس هند به حاشیه مدیترانه در بندر عقبه اردن وصل می‌کند.

هزینه این پروژه چقدر برآورد شده است و چند کشور در آن دخیل هستند؟

این پروژه به عنوان یک پروژه استراتژیک برای کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس مطرح است و به نظرم همین استراتژیک بودن، آنها را از فاز بررسی و اعلام هزینه - فایده آن برای عموم باز داشته اما چیزی که مهم است اینکه تا سال ۲۰۱۸ میلادی راه آهن اتحاد به اتصال بنادر مهم جبل علی و به ابوظبی به شبکه ریل سراسری امارات متحده عربی می‌انجامد و برای تکمیل آن از دو طرف به عمان و عربستان وصل می‌شود و عربستان و عمان هم اعلام کرده‌اند که دارند به طور جدی انجام این پروژه و اتصال راه آهن تمامی کشورهای عربی را دنبال می‌کنند و پیمانکاران بزرگ آمریکایی، ژاپنی و اروپایی در این پروژه مشغول به فعالیت هستند.

بنابراین پروژه‌های ریلی لندنبرج و اتحاد، کریدورهای هستند که به موازات مسائل سیاسی و امنیتی منطقه در حال شکل‌گیری هستند و برای افزایش توان چانه‌زنی در مباحث استراتژیک منطقه دنبال می‌شوند. باوجود اینکه حمل و نقل دریایی همواره نسبت به حمل و نقل ریلی دارای مزیت است اما در زمان اضطرار، این مسیرهای ریلی می‌توانند برای کشورهای عربی حاشیه

خلیج فارس جایگزین تنگه هرمز شوند و امکان جلوگیری از حذف شریان‌های حیاتی آنها را بوجود می‌آورند و کشورهای عربستان، عمان، امارات، بحرین، قطر و کویت و اردن می‌توانند از آن استفاده کنند و اگر اردن هم متصل شود اساسا این شبکه ریلی به دریایی مدیترانه هم متصل می‌شود و یک نوع دگردیسی در جغرافیای حمل و نقل منطقه مستقل از احاطه مطلق ایران شکل می‌گیرد.

راه حلی وجود دارد که ما بتوانیم این پروژه‌ها را غیر اقتصادی کنیم؟

به نظر من حتی غیر اقتصادی شدن پروژه لندنبرج و اتحاد برای ما فایده‌ای ندارد چراکه کشورهایی که این پروژه را آغاز و در صدد تکمیل آن هستند بیشتر بر ابعاد استراتژیک آن تمرکز دارند. من فکر می‌کنم به جای اینکه به فکر متوقف کردن آنها باشیم باید برویم یاد بگیریم و الگو برداریم که چطور می‌توان دالان‌های ترانزیتی کشور را که سال‌هاست از آن‌ها حرف می‌زنیم از لحاظ سخت افزاری، نرم‌افزاری و بهره‌برداری به کارآمدی برسانیم و حداقل همین سهم فعلی خودمان را از مبادلات تجاری منطقه به ثباتی پایدار برسانیم.

البته از دیرباز، رویکرد مسوولان حمل و نقل کشورمان در قبال پروژه‌های توسعه‌ای بزرگ کشورهای منطقه و فرا منطقه‌ای که در نهایت بر جغرافیای مبادلات تجاری از طریق تاثیر می‌گذارند، بیسشتر تابع سیاست بی‌تفاوتی و انکار یا سکون و سکوت بوده است. یادم می‌آید در سال ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ به بسیاری از مسوولان وزارت راه و ترابری وقت هشدار داده شده بود که با تداوم ناکارآمدی دالان‌های ترانزیتی ایران (که زمانی تنها راه

دسترسی کشورهای مشترک المنافع تازه استقلال یافته از شوروی سابق به آب‌های گرم و آزاد خلیج فارس بودند) شبکه ریلی چین که به کشورهای حوزه شرق دریای خزر وصل می‌شود می‌تواند از اهمیت نقش و جایگاه ترانزیتی ایران در منطقه بکاهد، اما این موضوع را جدی نگرفتند و همچنان معتقد بودند که ایران مرکز منطقه است و همه مجبورند از کریدورهای حمل و نقلی ما برای ترانزیت کالاهاشان به کشورهای CIS استفاده

کنند. ولی در نهایت راه آهن چین به شبکه ریل کشورهای CIS وصل شد و با نام TCR الان دارد تقریبا با ظرفیت سالی ۲۰۰ هزار کانتینر در این مسیر هشت هزار کیلومتری با ترانزیت تایم ۳۰ تا ۳۵ روز کار می‌کند، ولی مسوولان حمل‌ونقل کشورمان همچنان دارند در ابعاد تئوریک برتری حمل و نقل دریایی نسبت به حمل و نقل ریلی سخن می‌رانند و معتقدند ۱۵۰ کیلومتر سیر دادن محمولات ترانزیتی در روز در شبکه ریلی کشور رکورد خیره کننده‌ای است!

در عمل می‌بینیم زمانی که اراده کشورها بر انجام کاری باشد آن را به درستی انجام می‌دهند و منتظر تصمیم و تایید ما نمی‌مانند. به گفته وزیر راه و شهر سازی در گردهمایی روز حمل و نقل در ۲۶ آذر امسال، پیشرفت کشورهای همسایه ما در توسعه شبکه‌های حمل و نقلی اعم از بنادر و راه آهن ناشی از بی‌توجه مسوولان ما در قبال مسئولیت‌هایی است که در قبال قدرتشان دارند. زمانی که ما وظایف کاری را که باید انجام دهیم به سرانجام نمی‌رسانیم، طبیعی است دالان‌های جایگزین شکل می‌گیرند و مستقل از اینکه ما چه فکر و اعتقادی داریم، به انجام کارشان می‌رسند.

آیا این خطوط ریل قابلیت حمل مواد سوختی و نفتی دارد؟

طرح‌ها و نقشه‌های منتشر شده قطارهایی را نشان می‌دهند که واگن‌های حامل کانتینر و انواع کالاها، فله، متفرقه، تانکر و بونکر را حمل کنند، بنابراین قطعی است که این شبکه‌های ریلی برای پاسخ به همه نیازهای حمل و نقلی تمامی انواع کالاها در حال ساخت و تکمیل هستند.



به گفته

وزیر راه و
شهرسازی،
پیشرفت
کشورهای
همسایه ایران
ما در توسعه
شبکه‌های
حمل و نقلی
اعم از بنادر و
راه آهن ناشی
از بی‌توجه
مسوولان
ما در قبال
مسئولیت‌هایی
است که
در قبال
قدرتشان
دارند

حمل و نقلی کشور ما این باور بوجود نیامده که می‌توانیم از موقعیت منحصر بفرد کشورمان و ارائه خدمات ارزش افزوده، ترانزیت و ترانشیپ کالای دیگر کشورها کسب درآمد مطلوب کنیم. متأسفانه طرح استراتژیکی برای حرکت موثر در این زمینه هم وجود ندارد و خدمات جاری هم در قالب‌های روزمره و با نوسان‌های غیرقابل قبول که به گریزان شدن مشتریان منجر می‌شود، ارائه می‌شوند. به عنوان نمونه کافی است ترانزیت تایم کانتینرهای که حمل آنها از بندرعباس به عنوان مهمترین و فعالترین بندر تجاری کشورمان به راه آهن سپرده می‌شود از مبدا تا مقصد نهایی و سرعت برگشت کانتینرهای خالی مربوطه را بررسی کنید و توقفات متعدد واگن‌ها را در ایستگاه‌های مختلف به دلیل مشکلات مدیریتی و سخت‌افزاری و نرم‌افزاری ببینید و افسوس بخورید که با این همه پتانسیل، توانایی و قدمت در حوزه حمل و نقل، چگونه از ارائه خدمات ساده ولی پر درآمد عاجزیم. نباید فراموش کنیم که هر چقدر کشوری بتواند خدمات مطمئن و کم فراز و نشیبی را از طریق قلمروی خود به دیگر کشورها بدهد در واقع اقتصاد آنها را به امنیت خودش گره زده و زمینه ثبات و پیشرفت و ترقی برایش فراهم‌تر است.

رقابتی با کریدورهای رقیب داشته؟ هر چند که مسوولان در پناه آمارهای رشدی که بصورت ادواری به مقامات بالاتر خود ارائه می‌کنند، امنیت شغلی لازم را دارند و نیاز به انجام کار جدیدی را حس نمی‌کنند اما واقعیت این است که سطح کیفی خدمات و تعهد به پاسخگویی به مشتریان در بدنه اجرایی شبکه ریلی کشور به‌ویژه در مورد محمولات کانتینری آنقدر ضعیف است که اگر صاحبان خارجی کالاها در این بخش راه بهتری پیدا کنند هیچ وقت سراغ استفاده از راه آهن ایران برای ترانزیت نمی‌آیند.

با توجه به کاهش شدید قیمت نفت ممکن است که برنامه‌های استراتژیک تدوین شود و در عمل هم به این سمت برویم که حداقل در حوزه حمل و نقل به دنبال درآمدزایی باشیم؟

باید به این باور برسیم که اقتصاد ما از طریق اتکا به نفت به جایی نمی‌رسد و باید از محل صادرات و ارائه خدمات برای کشور درآمدزایی کنیم. کشورهایی که استراتژی دارند، نفت را به عنوان ذخیره استراتژیک نگاه می‌کنند نه منبع درآمد برای انجام امور جاری که با تلاطم‌های موجود، اقتصادشان درهم کوبیده شود. به طور جدی اعتقاد دارم هنوز در ساختار

با توجه به اینکه این پروژه به تعبیری یک پروژه اقتصادی نیست اما با یک نگاه استراتژیک طراحی شده که در آینده از تسلط ایران بر مبادلات تجاری کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس بکاهد؛ حتی حاضر شده‌اند هزینه هنگفتی را برای آن متحمل شوند، به نظر شما این پروژه به ثمر می‌رسد؟

به نظر من پروژه‌های لندبریج و اتحاد حتماً به نتیجه می‌رسند و اقتصادی هم می‌شوند.

کما اینکه زمانی چین TCR را راه می‌انداخت و ما در ایران یا از آن اطلاع نداشتیم یا بعضی از ماها ادعا می‌کردیم که این شبکه به دلایل اقتصادی راه نمی‌افتد اما همانطور که گفتم آن شبکه ریلی از مبدا شانگهای و لیانگ یونگ یانگ با حدود هشت هزار کیلومتر فاصله به راه آهن کشورهای مانند تاجیکستان، ازبکستان، قرقیزستان، قزاقستان و ترکمنستان متصل شد و الان دارد روی آن بستر کالا و کانتینرها با سرویسی خوب و مطمئن حمل و مبادله و تحویل می‌شوند. از طریق TCR می‌توان در مدت ۳۰ روز حدود هشت هزار کیلومتر را طی کرد و کالا و کانتینر را در مقصد تحویل داد ولی حالا شما بیایید ببینید راه آهن ما در حوزه حمل و نقل ریلی به خصوص در حوزه کانتینری چه پیشرفتی قابل

باید به این باور برسیم که اقتصاد ما از طریق اتکا به نفت به جایی نمی‌رسد و باید از محل صادرات و ارائه خدمات برای کشور درآمدزایی کنیم



از مسکوت گذاشتن نامه وزیر راه تا دوربرگردان به دهه ۸۰؛

تبصره ۲۱، بازگشت به گذشته است



در تبصره ۲۱ آمده است: به منظور برون‌گرایی اقتصادی.. به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود نسبت به تشکیل شرکت‌های مشترک با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و یا خارجی) جهت اداره بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی اقدام کند. سهم سازمان بنادر و دریانوردی حداقل ۳۵ و حداکثر ۴۹ درصد است

یک روز پس از آنکه مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با یک پایگاه اینترنتی از گنجاندن تبصره ۲۱ در پیش نویس لایحه برنامه ششم توسعه به عنوان «انقلابی عظیم در بنادر ایران» یاد کرد، واکنش‌های منفی نسبت به این تبصره بالا گرفت. ابهام‌ها و تناقض‌ها در یک تبصره سه سطر آنچنان اوج گرفت که در روزهای اخیر، این موج به شبکه‌های اجتماعی نیز راه یافت. بسیاری از فعالان امور بندری و دریایی کشور با اظهار نگرانی از چنین طرح‌هایی، آن را عقب‌گرد در برنامه‌های توسعه‌ای سازمان بنادر پس از لغو تحریم‌ها دانسته و خواستار بازنگری آن از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور شدند.

در تبصره ۲۱ که به صراحت به «اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی موضوع گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجارت خارجی و افزایش ترانزیت دولت» اشاره شده، آمده است «به منظور برون‌گرایی اقتصادی.. به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود نسبت به تشکیل شرکت‌های مشترک با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و یا خارجی) جهت اداره بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی اقدام کند. سهم سازمان بنادر و دریانوردی حداقل ۳۵ و حداکثر ۴۹ درصد خواهد بود.»

به گزارش سی‌نیوز، طرحی که در دو دهه گذشته - با مشابهِت‌های ناچیزی - اجرا و بر فقدان قابلیت‌ها و توانمندی‌های بنگاه‌های دولتی صحنه گذاشت و در سال‌های اخیر نیز با بهره‌گیری از چنین ایده‌هایی بود که شرکت‌های شبه‌دولتی با انواع و اقسام شگردها به عملیات ترمینال - اپراتوری پرداخته و آشکارا روند رو به رشد ارتقاء بنادر کشور را مختل کردند و جایگاه و رتبه بنادر استراتژیک کشور را تنزل بخشیدند.

در چند روز گذشته، برخی از فعالان امور بندری و خصوصاً مدیران سابق سازمان بنادر بر پوسیده بودن و ناکامی چنین نظریه‌هایی تأکید کرده و خواهان توقف این ایده‌ها شدند که تاریخ مصرف آن مربوط به دهه‌های گذشته است. سه ماه پس از انتشار علنی نامه وزیر راه و شهرسازی مبنی بر توقف واگذاری‌های امور پیمانکاری و واسپاری‌ها به شرکت‌های شبه‌دولتی اعم از شرکت‌های وابسته به صندوق بازنشستگی و تعاونی‌های سازمان بنادر، گنجاندن مواردی - تبصره ۲۱ - در پیش‌نویس لایحه برنامه ششم مجدداً نگرانی‌هایی در بخش خصوصی ایجاد کرد. طی چند روز گذشته بسیاری از کارشناسان و مسئولان سابق سازمان بنادر نسبت به تنظیم چنین قانونی در پیش‌نویس برنامه ششم انتقادهایی داشته‌اند.

صادقی فر: تبصره ۲۱ سازمان بنادر را به بیراهه می برد



فقدان دقت و توجه در انتخاب واژه ها در تبصره ۲۱ پیش نویس لایحه برنامه ششم یکی از چالش برانگیزترین مباحث روزهای گذشته در محافل امور بندری بود. بسیاری از فعالان امور بندری، بر تناقض های این تبصره با روح اصل ۴۴ قانون اساسی تاکید داشته و حتی معتقد بودند که تهیه کنندگان این تبصره، از حداقل های اطلاعات تخصصی در بنادر امروزی بی اطلاع بوده اند. محسن صادقی فر معاون اسبق امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در واکنشی نسبت به این تبصره با ابراز شگفتی از این نوع ایده پردازی های تناقض آمیز گفت: تعجب می کنم که در این تبصره آورده شده «به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می شود نسبت به تشکیل شرکت های مشترک با شرکت های معتبر بین المللی (داخلی و یا خارجی) جهت اداره بنادر اصلی با کارکرد بین المللی اقدام کند. وی افزود: در واقع از دید قانونگذار، یک شرکتی تاسیس شود که بتواند کار اداره بنادر را انجام دهد. در حالی که در اصطلاحات علمی و تخصصی امور بندری، یک پورت ایتوریته عملیات تخلیه و بارگیری انجام می دهد و مسئولیت دارد. این نقش کم و بیش در همه نقاط دنیا به بخش خصوصی واگذار شده است. یک نقش هم مربوط به ادمینستریشن است. در حال حاضر، این دو بخش در کشور ما در هم ادغام شده است. در واقع در بنادر ایران هر دو مفهوم در یک سازمان ایفای نقش می کند. منتهی یکی تولید درآمد کرده و دیگری برای بخش های ایمنی کشور هزینه می کند. بنابراین، این تبصره به گونه ای تنظیم شده که کارشناسان متوجه نمی شوند که منظور آن از اداره امور بنادر دقیقا چیست؟ به واقع، این شرکت پیش بینی شده معلوم نیست که دقیقا قرار است کدامیک از این نقش ها را ایفا کند؟ آیا قرار است پورت اتوریته را برعهده داشته باشد؟ یا تنها اپراتوری کند؟ یا نقش ادمینستریشن را انجام دهد؟

صادقی فر گفت: بنابراین، ابهام در این تبصره به نحوی است که نشان می دهد کسانی که این طرح را تنظیم کرده اند از حداقل دانش تخصصی و از مسایل روز جهان دریانوردی و کشتیرانی هم برخوردار نبودند. بنابراین به نظر من، این ایده ها سازمان بنادر را در آینده به بیراهه می کشاند.



چالش های ابهام در تبصره ۲۱ به نحوی است که نشان می دهد کسانی که آنرا تنظیم کرده اند از حداقل دانش تخصصی و مسایل روز دریانوردی و کشتیرانی برخوردار نبودند. به نظر من، این ایده ها سازمان بنادر را در آینده به بیراهه می کشاند

را ایفا کند. از همین رو، برای گروه هایی که در این بخش فعالیت می کنند چندان مشخص نیست که این اداره امور، همان کار اپراتوری بندر برعهده دارد یا کار عملیاتی و تخلیه و بارگیری را سامان بخشیده و نیازی به مدیریت ندارد. اگر چنین است که همین کار از دو دهه پیش، از سوی سازمان بنادر به بخش خصوصی سپرده شده بود و تقریبا ۲۸، ۲۷ شرکت خصوصی در بنادر کشور فعالیت می کنند که عهده دار این نوع عملیات هستند. حالا بعد از این همه تجربه و پیشینه، هم اکنون این بنگاه های خصوصی یا نیمه خصوصی به کار اشراف پیدا کرده اند، ما می خواهیم این امور را از دست آن ها گرفته و به بخش دولتی بسپاریم. واقعا جای شگفتی دارد. عضو اتاق فکر سازمان بنادر با اشاره به تجربه ناموفق این نوع ایده پردازی ها، در دهه هفتاد خاطر نشان ساخت: زمانی که در سالهای دهه هفتاد ما چنین تجربه ای از سرگذراندیم که با حال حاضر کاملا متفاوت است. در آن زمان، نیروی انسانی در اختیار سازمان بنادر بود. ما حدود ۱۰ تا ۱۵ هزار پرسنل داشتیم و کارهای اپراتوری را سازمان بنادر به عهده داشت. در آن زمان، در ابتدای کار واگذاری اپراتوری به بخش خصوصی، واقعا بنگاه های خصوصی قدرتمندی نداشتیم که مثلا تجهیزات گنتری کرین های دولت را به آن ها واگذار کنیم. لذا تصمیم بر این شد، به شرکتی واگذار شود که مربوط به خود سازمان است. با درآمد حاصله پول خوبی به اپراتورها داده که خدمات مناسبی در بندر ارائه دهد تا کشتی ها معطل عملیات تخلیه و بارگیری نشوند.

دبیر انجمن پایانه داران بنادر ایران افزود: حالا پس از ۲۲ سال جای تعجب است که این همه ترمینال اپراتورهای قدرتمند در سطح کشور داشته باشیم؛ شرکت هایی که خودشان تمایل به خرید تجهیزات داشته و ریسک سازمان را به حداقل می رسانند، حالا در چنین فضایی با این همه شرکت های بزرگ، ما قانونی وضع کنیم که دوباره به تجربه گذشته بازگردیم. ضمن اینکه فضای کشور در آن زمان هم به این صورت کنونی نبود که بخش خصوصی پرورش دهد. ولی هم اکنون در همه زمینه ها بخش خصوصی فعال شده است و لزومی ندارد که ما دوباره به چنین مسیری هدایت شویم.

چشم جهان: شبه دولتی ها وارد مشارکت بین المللی نشوند



علیرضا چشم جهان عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، هم منشاء چنین تبصره ای را اقتباس ناشیانه از الگوی چینی دانست. او معتقد است نباید ساختار کارآمد دولتی در چین را دست کم گرفت. چشم جهان با بیان اینکه نمونه تلفیق بخش دولتی - خصوصی، سرنوشت کارآمدترین بندر جهان را رقم زد، به ما گفت: تبصره ۲۱

کشور و حتی خودشان هستند تا با این مشارکت بتوانند نگاه بین‌المللی پیدا کنند. متأسفانه، تاکنون در مجموعه سازمان به دنبال درآمدهای انبارداری یا درآمدهای موجود بودند و کمتر بنگاه‌های دولتی یا نیمه دولتی پیدا می‌شدند که بتوانند درآمدهایی را ایجاد کنند که با سعی و تلاش خودشان باشد. بنابراین این نگاه‌ها باید زوده شود. عضو اتاق فکر سازمان بنادر، فقدان بخش خصوصی توانمند را دست‌اندازی بخش‌های دولتی دانست و افزود: تجربه سالیان گذشته نشان می‌دهد که دولت ما نمی‌پذیرد که یک بخش خصوصی خالص در کشور موفق عمل کند، حتی اگر سازمان بنادر بخواهد این اتفاق بیفتد دیگر ارگان‌های موجود نمی‌گذارند آن مجموعه درست جلو برود. از دارایی تا گمرک و تامین اجتماعی هر کدام یک دست‌درازی‌هایی دارند که مانع از پیشرفت واقعی آن می‌شوند.

اتابکی: سازمان باید در هر بندر بر نامه مشخص داشته باشد



بهزاد اتابکی مدیرکل اسبق بنادر و دریانوردی هرمزگان در واکنش به برخی از ادعاها در سال‌های اخیر تصریح کرد: بندر شهید رجایی دیگر هیچ وقت هاب منطقه نمی‌شود، چون عصر هاب شدن بندر شهیدرجایی گذشته است. وقتی در دهه شصت، جنگ بر کشور تحمیل شد و آمریکایی‌ها ناوچه و هواپیماهای ما را هدف قرار دادند ما در چنان جنگی گرفتار شدیم که عملاً از بسیاری فرصت‌ها محروم ماندیم. در همین شرایط، شرکت‌هایی موفق شدند جبل‌علی را هاب منطقه کنند. پس از آن هم، نه عربستانی‌ها، نه قطری‌ها و نه بحرینی‌ها درباره هاب شدن بنادر خود ادعایی مطرح نکردند. حتی کشور عمان هم ادعای هاب بندر صلاله را نه برای منطقه که برای جنوب آفریقا و دریای مدیترانه طرح ریزی می‌کند. بنابراین اعتقادی ندارم که بندر شهیدرجایی در آینده بتواند هاب منطقه شود، چون ظرفیت آن همین است. کمالینکه فرودگاه امام خمینی هم به همین سرنوشت مبتلا شد. زمانی این فرودگاه قرار بود هاب شود اما کشورهای قطر، ترکیه و امارات زودتر این امتیاز را از ایران گرفتند و تمام شد. این کارشناس امور بندری تأکید کرد: باید بررسی کنیم که اگر هاب منطقه شویم آیا قطری‌ها، عربستانی‌ها و دیگر کشورهای عرب حاضر خواهند شد، ترافیک بار کانتینری خود را به کشور ما هدایت کنند؟ من تردید دارم. بنابراین با این ایده موافقم که ما باید نظریه جدیدی را طرح کنیم. ضمن اینکه باید برویم به سمت اینکه بندر شهیدرجایی نقش خودش را در داخل کشور ایفا کند. زمانی ترانشیپمنت یک درآمد بود، اما آیا اکنون هم این نظریه به قوت خود باقی است؟ من نمی‌دانم. کارشناس خبره باید در این باره نظر بدهند. من اعتقاد دارم که دولت در بخش تخلیه و بارگیری کانتینری باید در هر بندر، یک برنامه مشخص داشته باشد. دیگر عصر آن گذشته که ما بخواهیم با یک سناریو همه بنادر کشور را اداره کنیم.

از الگوی چینی بهره گرفته و بهترین نمونه تلفیق بخش دولتی - خصوصی است. سال‌هاست که بنادر چین از همین رویه الگوبرداری کرده و موفق هم شده‌اند. این به نوعی همان الگوی پاترنیالیستیک به معنای آنکه یک پدرخوانده دولتی وجود داشته باشد و یک بخش خصوصی کارآمد با آن تلفیق شود. این دو می‌توانند با مشارکت همدیگر کار را به جلو ببرند. شرکت SIPG در شانگهای حاصل چنین تفکری است. در واقع نصف سهام دولتی، بعلاوه به اشتراک گذاشتن نیمه دیگر سهام به بخش خصوصی داخلی یا خارجی صاحب دانش، فناوری، بازار و تجربه می‌تواند به یک بنگاه کارآمدی مبدل شود. در نتیجه شما مشاهده می‌کنید که بندر شانگهای با این مدل بهترین و مهمترین بندر جهان شده است. بنادر دیگر چین هم کم و بیش همین سناریو است. بنابراین ما چنین مدلی را مدل نامناسبی نمی‌دانیم اما نمی‌توانیم ساختار دولتی ایران را با ساختار چین مقایسه کنیم. این کارشناس بندری اضافه کرد: ما یک پیکره سنگین و درونگرایی دولتی داریم که این پیکره اساساً حساسیتی نسبت به اتفاقات اطراف خود ندارد و نسبتاً خنثی است. برای این بخش اهمیتی ندارد که در سایر کشورهای همسایه چه اتفاقاتی در حال وقوع است. شبکه‌های لجستیکی اطراف کشور ما چه پیشرفتی داشته‌اند. این‌ها زنگ خطرهای مدیریت بنادر ایران است. وی افزود: ما باید نگران این‌ها باشیم که فردا روزی که این الگوی پاترنیالیستیک اتفاق می‌افتد، بخش دولتی وقتی سهامدار یک شرکتی می‌شود، طرف خارجی آن متأثر از رکود و رخوتی بخش دولتی ما نشود یا بخش خارجی را دلسرد یا منصرف نکند. باید امیدوار باشیم که بخش خارجی وادار شود که با وجود شرایط جاری از منافع مادی کوتاه مدت خود بهره‌بردار.

علیرضا چشم جهان در بخش دیگری از اظهارات خود سازمان بنادر و دریانوردی را یکی از نهادهایی دانست که نسبتاً در امر خصوصی سازی موفق بوده و ادامه داد: این سازمان نسبت به دیگر دوایر دولتی همچون راه‌آهن و گمرک در مورد فعالیت بخش خصوصی از جمله نهادهای پیشرو در بخش خصوصی سازی است اما حرکت و جنب و جوش این پیشروی، بسیار کندتر و آرام‌تر از آن است که ما بدنبال آن هستیم. بنابراین به نظرم سیاست کلی باید این باشد که به سمت روشی حرکت کنیم که بخش دولتی از بخش خصوصی تأثیر پذیرد. به نحوی که بخش دولتی را هم به حرکت وادارد. متأسفانه تاکنون اینرسی بخش دولتی آنچنان زیاد بوده که تبدیل به یک چرخ سنگی شده است. در واقع، ظاهر امر یک چرخ است اما باطن یک چرخ سنگی است. بنابراین نمی‌توان آن را به حرکت واداشت. عضو هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، ضمن احترام به بزرگان سازمان بنادر و دریانوردی هشدار داد مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی باید در نظر داشته باشند شرکت‌های صندوق بازنشستگی یا تعاونی‌ها را در این کار مشارکت ندهند که در واقع با چنین رفتاری، یک فرصت مناسب را از بخش توانمند خصوصی محروم کرده‌اند. چشم‌جهان افزود: نخستین هشدار که باید به سازمان داده شود این که شرکت‌های شبه دولتی - اعم از صندوق بازنشستگی و تعاونی‌های مربوطه - را وارد مشارکت‌های مهم بین‌المللی نکنند. افراد و بنگاه‌های پویا، شاداب، با انگیزه و پرتوان که دنبال کسب نام برای



مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی باید در نظر داشته باشند شرکت‌های صندوق بازنشستگی یا تعاونی‌ها را در این کار مشارکت ندهند که در واقع با چنین رفتاری، یک فرصت مناسب را از بخش توانمند خصوصی محروم کرده‌اند

روزبه مختاری: سهم آورده شرکت واسط اعلام شود



روزبه مختاری، از اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، درباره ماهیت وجودی تبصره ۲۱ گفت: ابتدا باید شرح وظایف مشخص شود که سیاست کلان کشور به کدام جهت قرار است سوق پیدا کند. آیا سیاستگذاری ها در تلاش برای توسعه زیرمجموعه ساختار دولتی است یا می خواهد بخش خصوصی توسعه پیدا کند. آنچه که من از این تبصره استنباط می کنم این است که این قانون، قطعا صدور یک مجوز رسمی برای دولت است که بتواند به حوزه و گستره بخش خصوصی ورود پیدا کند؛ البته دولت تا این مدت همواره به حوزه بخش خصوصی ورود می کرد اما چند ماه پیش وزیر راه و شهرسازی یک بخشنامه ای صادر کرد که به موجب آن تمام کارهای اجرایی که به بنگاههای دولتی و زیرمجموعه و شرکت های وابسته به صندوق، تعاونی ارجاع داده شده بود، متوقف و به بخش خصوصی باز می گشت، اما پس از انتشار آن بخشنامه، سازمان بنادر و دریانوردی هیچ عکس العملی نشان نداد؛ در حالی که مشاهده می کنیم در برنامه ششم توسعه دوباره ذکر شده که این سازمان می تواند شرکت مشترک تاسیس کند. بنابراین اگر سازمان بنادر شرکت مشترک تاسیس کند هیچ آورده ای بجز قدرت حاکمیتی برای طرف مقابل خود ندارد. در ثانی، این شرکتی که مشترک تاسیس می شود دوباره با سازمان بنادر یک قرارداد دیگر امضا می کند، یعنی بالفرض از سهم کیفی که قرار است پرداخت شود یک سهمی را طرف مقابل سازمان بنادر و یک سهم نیز سازمان بنادر در این شرکت مشترک دریافت می کند. به عبارتی، قرار است یک شرکت خصوصی (داخلی یا خارجی) در این بخش وارد شود که حداقل درآمد یا حتی زیان را باید برایش لحاظ کرد و تمام کار را نیز باید آن شرکت انجام دهد و قدرت دولت نیز در جایگاه خود باقی بماند. درحالی که نتیجه کار نیز مشخص نیست چه خواهد شد؟

عضو اتاق فکر سازمان بنادر اضافه کرد: دولت همیشه باید بستری فراهم کند که سرمایه گذار خارجی یا بخش خصوصی بتواند در یک بخشی که دولت در گذشته تصدی آن را بعهده داشته ورود پیدا کند و در آن بخش سرمایه گذاری کند، اما اگر قرار است از این موضوع سوءاستفاده شود و مجدداً منافع بخش دولتی در این بخش لحاظ شود این یک نوع خلط مسئله است.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته همچنین افزود: اگر در پی این هستیم که شرکت خارجی یا داخلی مدیریت بنادر ما را داشته باشد همان طوری که شرکت های داخلی تا این زمان با سازمان بنادر قرارداد امضا می کردند و پورت اپراتور بنادر ما می شدند؛ شرکت های خارجی نیز به همان طریق می توانند با سازمان بنادر قرارداد امضا کنند. اما اگر قرار است با ورود شرکت داخلی یا خارجی یک شرکت واسطی نیز نقشی ایفا کند و آن شرکت نیز وابسته با سازمان بنادر باشد، باید مشخص کنیم که آورده این کار چیست؟ چه هدفی از این کار

وجود دارد؟ بنابراین مهم ترین نکته، سهم آورده شرکت واسط است. در این مساله یک شرکت واسط تشکیل می شود که این شرکت بین سهامداران سازمان بنادر، سهامدار شرکت داخلی و سهامدار شرکت خارجی مشترک است، پرسش من این است که سهم آورده طرف دولتی ایرانی چیست؟ که بعد از تشکیل این شرکت مجدداً با سازمان بنادر یک قرارداد [بابت کاری که می خواهد انجام دهد] امضا می کند. اگر آورده ای بجز بحث حاکمیت داشته باشد مشکلی نیست، اما اگر قرار باشد، سود سازمان به درآمد و سهمی که شرکت واسط در آن ساختار دارد، باشد و آن شرکت مجدداً با شرکت مشترک قرارداد امضا کند و سود دیگری از آن طریق برای خودش لحاظ کند، این یک مساله دیگر است و موضوع را پیچیده می کند و نمی توان به اهداف آن دست یافت.

مختاری تصریح کرد: باید بدانیم خاصیت شرکت خصوصی چیست؟ شرکت خصوصی معمولاً سبک تر و پروبال بیشتری برای حرکت کردن دارد و این یکی از مزایای شرکت های خصوصی است که بتواند به راحتی حرکت کند و کارهای لازمه را انجام دهد؛ در حالی که ساختارهای دولتی دارای ساختار سنگینی است و حرکت های اقتصادی شان کند است؛ اگر در تصمیمات شرکت های خصوصی هر چند با سهام اندک سازمان دولتی مجدداً بخواهد تصمیم گیر و تاثیرگذار باشد ساختار شرکت خصوصی را سنگین می کند و یکسری از نتایج و سودها یا خواصی که ساختار خصوصی می تواند داشته باشد را از شرکت خصوصی می گیرد؛ اما اگر شرکت خصوصی بطور مستقیم با سازمان بنادر قرارداد امضا کند مجدداً در زمینه درآمد و هزینه مستقل است و می تواند منافع خویش را لحاظ کند و به عبارتی سبک حرکت کند.

امید ملک: تبصره ۲۱ خلاف اصل ۴۴ است



امید ملک، عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته هم بیان کرد: در تدوین تبصره ۲۱ قانون اجماعی در میان فعالان حوزه بنادر و دریا با سازمان بنادر و دریانوردی برای حضور دوباره این سازمان برای تصدی گری مجدد در بنادر صورت نگرفته است. مفاد این تبصره دنده عقب رفتن و بر خلاف شعار دولت - ملت همدل و همزبانی است. این در حالی است که در زمانی که بنادر ما حتی بخشی از توانایی های خود را ظهور نداده اند و از سوء مدیریت رنج می برند که بنادر دیگر دنیا به راحتی و در حجم های عظیم به راحتی به فعالیت های ترانزیتی و ترانشیپی می پردازند. متأسفانه اصرار سازمان بنادر طی دهه های اخیر بر عدم خصوصی سازی بنادر و تکیه بر مشارکت با شرکت های شبه خصوصی که هیچ سنخیتی با بخش خصوصی واقعی ندارد دیوار کجی را بنیان نهاده که همچنان تا ثریا کج خواهد رفت. شگفت اینجاست که سازمان بنادر برای



هزینه سوخت دولت باید بستری فراهم کند که سرمایه گذار خصوصی بتواند در بخشی که دولت در گذشته تصدی آن را بعهده داشته سرمایه گذاری کند، اما اگر قرار است در این کار مجدداً منافع بخش دولتی لحاظ شود یک نوع خلط مسئله است

قابل تایید است. سازمان بنادر بر همین اساس می بایست به جای مشارکت مستقیم؛ بخش خصوصی داخلی را که اهلیت آن تایید شده با بخش خصوصی خارجی که آن هم تایید اهلیت شده در کنار یکدیگر قرار می داد و خود به نظارت بر چگونگی فعالیت آنها می پرداخت. تاکید می کنم که بخش خصوصی داخلی به راحتی می تواند هم تامین منابع مالی کند و هم در حوزه عملیاتی با بهره وری بالایی موفق عمل کند.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر ایران همچنین گفت: بخش دولتی ما در دهه های اخیر نتوانسته بهره وری لازم را داشته باشد و در حوزه خصوصی سازی نیز موفق نبوده است. اینک رهبر معظم انقلاب مستقیما و با ابلاغ اصل ۴۴ قانون اساسی دولت را به خصوصی سازی مکلف می کنند نشانه همین عدم توفیق بخش دولتی در خصوصی سازی و البته بیانگر دغدغه بالاترین ارکان نظام برای واسپاری اقتصاد به مردم است. متاسفانه مفاد تبصره ۲۱ همچنان خلاف ابلاغیه اصل ۴۴ و اقتصاد مقاومتی است. وی در ادامه تصریح کرد: همین واگذاری هایی که در سازمان بنادر به بخش خصوصی شده عمدتا به دلیل عدم توانمندی این سازمان در آن بخش و از سر اجبار بوده است. یعنی اگر خود سازمان می توانست آن بخش را راسا پیش می برد و واگذار نمی کرد. البته نه اینکه این اتفاقات تنها در سازمان بنادر و دریانوردی روی می دهد بلکه اساسا بخش دولتی در کشور ما نمی خواهد و یا نمی تواند که دست از تصدی گری در حوزه فعالیت های اقتصادی بردارد و آن را به مردم واگذار کند.

عدم همراهی خود با بخش خصوصی دائما از تجربه ناموفق خود با همین شرکت های خصولتی دم میزند در حالی که همه می دانیم که این شرکت ها ابا در قاعده بخش خصوصی قرار نداشته و ندارند.

عضو اتاق فکر سازمان بنادر همچنین تصریح کرد: نمی توان با عرضه ۱۰ درصد از سهام یک شرکت در بورس آن را خصوصی تلقی کرد. حالا هم طبق تبصره ۲۱ لایحه برنامه ششم توسعه قرار است سازمان بنادر دوباره مستقیما به عرصه تصدی گری برگردد؛ این بازگشت به گذشته است. سال هاست که مدیران سازمان بنادر تاکید دارند که تجهیزات بندری استراتژیک است. ما مخالفتی با این موضوع نداریم که باید همه در جهت حفظ امنیت کشور هوشیار باشیم اما پرسش این است که چطور کشورهای پیشرفته در حوزه های بسیار امنیتی تر مانند تولید سلاح و یا مثلا حوزه هوا و فضا کاملا به بخش خصوصی اتکا دارند اما در کشور ما حتی راهبری تجهیزاتی که اساسا توسط صنایع خارجی تولید شده است از دسترس بخش خصوصی دور نگاه داشته می شود؟ واقعیت این است که در همه جای دنیا اثبات شده که بهره وری در بخش خصوصی به مراتب از بخش دولتی بالاتر است و این بخش قطعا با هزینه بسیار کمتر و کیفیت بسیار بالاتری کار را انجام می دهد. اینچنین است که باید در تدوین مواد مندرج در تبصره ۲۱ لایحه برنامه ششم از بخش خصوصی هم نظر سنجی می شد. چرا که هم اینک در بخش خصوصی هم توانمندی مالی و عملیاتی لازم برای اداره بنادر وجود دارد و هم اهلیت این بخش به راحتی

اینک رهبر معظم انقلاب مستقیما و با ابلاغ اصل ۴۴ قانون اساسی دولت را به خصوصی سازی مکلف می کنند بیانگر دغدغه بالاترین ارکان نظام برای واسپاری اقتصاد به مردم است و متاسفانه مفاد تبصره ۲۱ همچنان خلاف ابلاغیه اصل ۴۴ و اقتصاد مقاومتی است

M.Z.T
Misagh Zafar Tabnak Shipping Agency

مشاقت نظر تابناک
نایب کشتیرانی

فهرست های مورد اعطای سرویس:
- گل دیال در صورت کانتینر (Break/Bulk)
- گل دیال در صورت بارهای (FCL & ECL)
- گل دیال در صورت بارهای (20 فوت، 40 فوت، 45 فوت، 50 فوت، کانتینر، گل دیال...)
- گل دیال در صورت بارهای (Soc)

دفتر مرکزی: تهران بزرگراه نواب صفوی پانین ترانز میدان جمهوری تقاطع آذربایجان غربی برج اسکیل طبقه ۸ واحد ۸۰۶
تلفن: ۰۲۱/۶۶۸۷۲۵۰۵ / ۶۶۸۷۲۵۵۱
کس: ۰۲۱/۶۶۵۰۳۱۷۷
ایمیل: info@mzt-co.com

www.mzt-co.com

شرکت ملی کشتیرانی فانوس طلایی جزیره
Fanus Talae Jazire Shipping Co. (LLC)

شرکت حمل و نقل و کشتیرانی فانوس طلایی جزیره همواره آماده خدمت صادقانه به مشتریان عزیز و همکاران محترم است و در زمینه های زیر فعالیت دارد:

- ارائه خدمات کشتیرانی، گل بدو و خودرودری
- سرویس های بارودات و بندرهای بندر شهید بهشتی، بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی و بندر چابدا
- سرویس های ملاحاتی بر کشتی های غنچه های کلاس، بندر مین و جنوب شرقی آسیا
- انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی بندر صورت کانتینری، تاکس و ترانزیت، فلو و ترانزیت
- گل بدو کانتینری و کانتینرهای مختلف بر روی کشتی و باختران
- گل بدو صورت Ro/Ro

آدرس: تهران، میدان آزادی، ساختمان مسجاب M.Z.T
تلفن: ۰۲۱/۸۸۷۲۴۲۰۶ / ۸۸۷۲۴۲۰۵
info@iglshipping.com

واکش فعالان حمل و نقل دریایی به سخنان وزیر راه؛

آقای وزیر! صدای بخش خصوصی به جایی نمی‌رسد



حمل و نقل بین‌المللی تصریح کرد: چگونگی عملکرد اقتصاد دولتی را می‌توان در شیوه مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی به خوبی مشاهده کرد. ما بارها اعلام کرده‌ایم دولتی شدن بنادر فعالیت آنها را غیراقتصادی کرده است چراکه در فقدان رقابت، سازمان بنادر برای تامین هزینه‌های خود بدون توجه به استانداردهای بین‌المللی و افزایش کیفیت خدمات و رقابت بنادر در منطقه، دست به افزایش بی‌رویه تعرفه‌های خدماتی خود می‌زند. به گفته دانشمندان اعمال این رویه سبب شده تا بنادر ایران از فرصت‌هایی مانند ترانشیپ محروم بمانند. رئیس اتاق بازرگانی ایران و امارات از دلایل غیراقتصادی شدن فعالیت بنادر کشور را معطل ماندن ظرفیت‌های آنها دانست و گفت: وقتی با رویکرد دولتی نمی‌توانیم در عرصه رقابت وارد شویم، طبیعی است که در جذب بار در منطقه ناکام باشیم و برای تامین هزینه‌های خود به اجبار دست به افزایش تعرفه‌ها بزنیم. دانشمندان مشکلات حوزه حمل و نقل را به بخش بندری محدود ندانست و افزود: در عرصه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی نیز با معضلات بسیاری برآمده از اقتصاد دولتی دست و پنجه نرم می‌کنیم. وی دولت‌های گذشته و حتی دولت کنونی را در رقابتی کردن فضای کسب و کار جدی ندانست و اضافه کرد: زمانیکه شرکت تایدواتر خاورمیانه به دلیل وابستگی‌های دولتی تحریم شد و از ادامه فعالیت در بنادر کشور بازماند ما به مدیران دولتی لزوم خصوصی‌سازی بنادر کشور را دوباره گوشزد کردیم اما مشکلات تحریم‌ها هم نتوانست دولت را به باز کردن عرصه فعالیت برای بخش خصوصی مجاب کند تا آنجا که با رفتن تایدواتر یک شرکت وابسته دیگر جایگزین آن شد. دانشمند جایگاه دولت را یک جایگاه عالی نظارتی برشمرد که متأسفانه تاکنون محقق نشده است.

مدیران دولتی تصدی گری را رها نمی‌کنند

ملک رضا ملک پور عضو هیات مدیره انجمن توسعه دریا محور هم با اشاره به دانش بالای آکادمیک وزیر راه و شهرسازی دلیل اظهار نظر وی در مورد عدم جدیت بخش خصوصی در اعتراض به اقتصاد غیررقابتی را ناشی از همین بالا بودن روحیه آکادمیک آخوندی و دور بودن وی از عرصه عملیات دانست. وی افزود: مدیران این چنینی با وجود برخورداری از دانش، به دلیل فقدان تجربه عملیاتی، توان ارزیابی درست از مسائل و مشکلات مبتلا به را ندارند. وی با رد انتقاد وزیر

«گره ذهنی من این است که چرا بخش خصوصی هیچ‌گاه نسبت به وضعیت فعلی اقتصاد و رقابتی نبودن آن اعتراض جدی ندارد» این فرازی از سخنان عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی است در دیدار با رئیس و اعضای اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران. به نظر می‌رسد وزیر راه ضمن واکاوی دلایل عقب‌ماندگی کشور در خطابه‌های آکادمیک، این بار بخش خصوصی را به عافیت طلبی محکوم کرده و اعتراض و انتقاد از سوی این بخش به شیوه عملکرد دولت را محدود به زمانی می‌داند که منافع بخش خصوصی ذیل منافع دولتی‌ها به خوبی تامین نمی‌شود. شاهد مثال وی نیز همراهی بخش خصوصی در پروژه مسکن مهر در دولت‌های پیشین بود. انتقادی که فعالان بخش خصوصی چندان آن را نپذیرفته‌اند.

به گزارش سی نیوز، محمدرضا انصاری، عضو هیات رئیسه اتاق در همین نشست خطاب به وزیر راه و شهرسازی گفت: با دوستان اتاق درباره اندیشه شما صحبت می‌کردیم اما تعجب می‌کردیم که چرا آقای آخوندی که اندیشه‌هایی مشابه ما دارند، نمی‌توانند این اندیشه‌ها را در وزارتخانه اجرایی کنند. در این میان اما وزیر راه نگفت که منظور وی از عدم اعتراض بخش خصوصی به وضعیت اقتصاد کشور دقیقاً چیست؟ چه آنکه به نظر می‌رسد فعالان بخش خصوصی بر خلاف وزیر راه و شهرسازی می‌اندیشند.

دولتی شدن بنادر فعالیت آن را غیراقتصادی کرده است

مسعود دانشمند عضو سابقه اتاق بازرگانی ایران ضمن رد این مسئله که بخش خصوصی نسبت به وضعیت اقتصاد کشور بی‌توجه بوده است، گفت: بخش خصوصی در اعلام اعتراض خود تنه‌است و صدای آن به گوش کسی نمی‌رسد. وی ضمن انتقاد از رویکرد تازه اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: اتاق ایران امروز به جای اینکه تریبون بخش خصوصی باشد به تریبون دولت تبدیل شده است. این فعال صنعت دریایی بزرگترین مانع را در مسیر فعالیت بخش خصوصی فقدان یک چهارچوب مشخص برای اقتصاد کشور و در نوسان بودن بین اقتصاد آزاد و دولتی دانست و افزود: البته در چند سال اخیر با تضعیف بخش خصوصی اقتصاد کشور عملاً دولتی شده است. دانشمند راهکار گریز از مهلکه اقتصاد دولتی را تعریف یک چهارچوب مشخص برای آزاد سازی اقتصاد و رقابتی شدن آن از سوی دولت و مجلس برشمرد و افزود: بخش خصوصی سال‌هاست که در فرصت‌های مختلف آفات و مضرات دولتی شدن اقتصاد را گوشزد کرده است. اینکه تنها راه نجات اقتصاد کشور رقابتی شدن آن و سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی داخلی و خارجی است بارها گفته شده است. ما بارها گفته‌ایم که اقتصاد دولتی نمی‌تواند پاسخگوی نیازهای امروز جامعه ما باشد و اگر قرار است سرمایه‌گذاری خارجی در اقتصاد کشور صورت بگیرد باید با همراهی بخش خصوصی داخلی باشد نه با دخالت دولت. رییس هیات مدیره کانون شرکت‌های



وقتی با رویکرد دولتی نمی‌توانیم در عرصه رقابت وارد شویم، طبیعی است که در جذب بار در منطقه ناکام باشیم و برای تامین هزینه‌های خود به اجبار دست به افزایش تعرفه‌ها بزنیم

جوینت شود در شرایط فعلی چقدر اجرایی است؟ چرا باوجود اساسنامه سازمان بنادر و دریانوردی می شد به همین شیوه عمل کرد، شرکت‌ها تمایلی برای شراکت و همکاری با این سازمان ندارند؟ مگر نه اینکه تجربه ثابت کرده دولت شریک خوبی برای بخش خصوصی نیست. آیا این روش زمانی که اعتماد بخش خصوصی جلب نشده اساسا نقض غرض نیست؟ به گفته ملک‌پور همین مسئله بیانگر تناقض در رفتار و گفتار مدیران دولتی است که در حالیکه سخن از انتقال تصدی‌گری به بخش خصوصی می‌زنند، در عمل قصدی برای رهایی تصدی‌گری و قرار گرفتن در جایگاه نظارتی ندارند. او نبود توانمندی مدیران دولتی را یکی از مشکلات بزرگ برای حضور حداکثری بخش خصوصی می‌داند و ضمن اشاره به تلاش ناموفق سازمان بنادر و دریانوردی برای عضویت در شورای IMO افزود: در حالی مدیران سازمان در تلاش برای عضویت در این شورا ناکام بودند که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با رشادت تمام در تامین امنیت مسیرهای مهم کشتیرانی منطقه سنگ تمام گذاشته و امنیت بخش مهمی از تجارت دریایی جهانی را تضمین کرده است.

وی با طرح این پرسش ادامه داد: چگونه می‌توان در پس‌ابرجام با این رویکرد غیررقابتی سازمان بنادر و وزارت راه و شهرسازی که عملا بخش خصوصی را از مشارکت در پروژه‌های این سازمان‌ها محروم کرده انتظار جهش اقتصادی داشت؟

بدنه دولت اعتقادی به بخش خصوصی ندارد

روزبه مختاری عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با ابراز شگفتی از سخن وزیر راه درباره عدم اعتراض بخش خصوصی به شرایط غیررقابتی اقتصاد گفت: در ایران مگر می‌شود از مدیر یک مجموعه‌ای در حضور مدیر بالادستی انتقاد کرد و منتظر تبعات آن نبود؟ کدامیک از مدیران دولتی ما تحمل شنیدن انتقاد را دارند که ما به راحتی از عملکردشان انتقاد کنیم؟ آیا آقای وزیر می‌پذیرند در حضور ریاست محترم‌جمهور عملکرد ایشان مورد نقد جدی بخش خصوصی قرار بگیرد و تضمین کنند که پس از آن منتقدین با کنار گذاشته شدن از عرصه فعالیت‌شان نقره داغ نمی‌شوند؟

او به تبصره ۲۱ لایحه برنامه ششم توسعه اشاره کرد و افزود: وزیر محترم راه و مدیران تحت امر ایشان بفرمایند کجای این تبصره در حمایت از بخش خصوصی است؟ چراکه با این تبصره بخش خصوصی دیگر آمیدی به ادامه فعالیت در حوزه بنادر ندارد. سازمان بنادر در سال‌های اخیر عملا پروژه‌ها و فعالیت‌های عمده خود را به شرکت‌های وابسته به خود انتقال داده و دست بخش خصوصی را از این پروژه‌ها کوتاه کرده است. در چنین شرایطی است که هیچکس صدای اعتراض بخش خصوصی را نمی‌شنود.

وی معتقد است وزیر راه در اظهارات خود به خوبی و با مهارت بسیار توپ را به زمین بخش خصوصی انداخته و پاسخ درستی هم به انتقادات بخش خصوصی نداده است. مختاری با اشاره به رویکرد وزارت راه در دولت یازدهم در ارتباط با بخش خصوصی گفت: ابتدا همه چیز خوب به نظر می‌رسید. اظهارات مدیران مجموعه وزارتخانه بسیار امیدوار کننده بود اما هر چه که پیش رفتیم شرایط به گذشته شبیه‌تر شد.

به اعتقاد مختاری یکی از مهمترین دلایل دشواری تعامل و همکاری بخش خصوصی با دولت در بدنه دولت نهفته است. چرا که بدنه دولت کمترین اعتقادی به این همکاری ندارد.

به بخش خصوصی گفت: از ۱۳۹۲ به این سو دولت یازدهم به دلیل حجم بالای بدهی‌هایی که از قبل به ارث برده و نبود منابع لازم برای رد این دیون نتوانسته به بخش خصوصی کمک کند تا این بخش زیر بار فشار مالی شانه خم کند. عضو هیات مدیره کانون دریانوردان خبره با انتقاد به شیوه تخصیص منابع دولت تحت شرایط موجود افزود: ۱۵ هزار میلیارد تومان از منابع بانک مرکزی در حالی در اختیار خودروسازان قرار گرفت که اگر نیمی از این مبلغ به طلبکاران وزارت راه که بیشتر شرکت‌های بخش خصوصی هستند تعلق می‌گرفت شرایط با امروز بسیار متفاوت بود. ملک‌پور ادامه داد: اینکه دولت بدهکار باشد به خودی خود چیز بدی نیست چه آنکه ثروتمندترین دولت‌های جهان بدهکارترین آنها نیز هستند اما آنها توانسته‌اند با مدیریت صحیح منابع و با خوش‌حسابی بنیان‌های تقویت بخش خصوصی را بگذارند. متأسفانه دولت در رد دیون عرصه را برای فعالیت بخش خصوصی ناهموار و دشوار می‌کند. مدیرکل اسبق امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با انتقاد از نحوه تعامل وزارت راه شهرسازی در عرضه پروژه‌های این وزارتخانه نبود شفافیت و فقدان چهارچوب‌های مشخص را در عرضه پروژه‌ها یکی از دیگر از موانع پیش روی بخش خصوصی و در نهایت توسعه کشور برشمرد و گفت: سازمان بنادر در حالی پروژه ملی و بزرگ طرح توسعه بندر چابهار را به یکی از شرکت‌های وابسته به خود واگذار کرده است که پیش از آن با تبلیغات بسیار از بخش خصوصی برای مزایده آن دعوت شده بود اما در نهایت شاهد بودیم که بخش خصوصی از گردونه رقابت حذف شد. در حقیقت مدیران ما در عرصه عمومی یک چیز را تبلیغ می‌کنند اما در عمل خلاف آن را عمل می‌کنند.

ملک‌پور تأکید کرد: دولت اگر می‌خواهد از منابع و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بهره‌مند شود باید با اتخاذ شفافیت، مکانیزم کارآمدی را برای جذب سرمایه بخش خصوصی مشخص کند. مدیرکل اسبق بنادر و دریانوردی استان هرمزگان عملکرد مدیران فعلی در سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر بخش‌های دولتی را دافع سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برشمرد و گفت: سابقه مدیران فعلی بیانگر رویکرد دولتی آنها و عدم تناسب با تشویق و تقویت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است. به گفته وی هم اکنون در میان مدیران بخش خصوصی کسانی هستند که در ۴۰ کشور جهان سرمایه‌گذاری کرده‌اند اما به دلیل فقدان امنیت سرمایه‌گذاری و نبود رویکرد تعامل درست و سازنده با بخش خصوصی تمایل و حتی جرات سرمایه‌گذاری در داخل کشور را ندارد.

ملک‌پور با اشاره به رویکرد غیررقابتی بخش‌های دولتی گفت: هم اکنون در حالی که عمده مراودات تجاری کشور به واسطه تحریم‌ها و کاهش درآمد ارزی کشور افت شدیدی داشته مدیران سازمان بنادر از عدم کاهش درآمد این سازمان خبر می‌دهند. این میسر نیست مگر با افزایش تعرفه‌ها! این در حالی است که قرار است همین سازمان با این وضعیت درآمدی، دست به توسعه بنادر هم بزند و در این راه بخش خصوصی را هم عملا وارد گود نکند. این در تناقض آشکار با اظهارات مدیران این سازمان است که نوید گشایش بزرگ در بنادر کشور می‌زنند.

این فعال دریایی با اشاره به تبصره ۲۱ لایحه پیشنهادی برنامه ششم توسعه گفت: اینکه قرار است بر اساس این تبصره سازمان بنادر با یک شرکت داخلی و یا خارجی خصوصی



دولت اگر می‌خواهد از منابع و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بهره‌مند شود باید با اتخاذ شفافیت، مکانیزم کارآمدی را برای جذب سرمایه بخش خصوصی مشخص کند

خبرگزاری سی نیوز

نخستین پایگاه خبری مستقل بندری و دریایی ایران

www.seanews.ir

info@seanews.ir

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴