



دولت در توسعه بنادر کشور تا چه اندازه بخش خصوصی را جدی می گیرد؟

اختصاصی؛ از بخش خصوصی



ترمینال های کانتینری آمریکا کورد زدند؛
کانتینر teu تخلیه ۲ میلیون
در یک ماه

دیر کل انجمن کشتیرانی پاسخ می دهد
معطلی کشتی ها به دلیل تاخیر در
انتقال پول چقدر هزینه دارد؟

داستان جلد ۱۲.....

برگ های تقویم روزهای پایانی آذرماه روی میز فعالان صنعت حمل و نقل پر است از یادداشت های یادآوری دعوت برای حضور در مراسم های بزرگداشتی که قرار است به نام آنان برگزار شود. دورهمی هایی که به همین بهانه، مجالی می دهد به نمایندگان و سرمایه گذاران بخش خصوصی تبادر کنار دولتمردان و نمایندگان مجلس از روزگار ناخوش خود بگویند. اما گذشته از برگزاری این مراسم ها، در طرح و شکل دهی صنعت حمل و نقل دریایی کشور، تا چه اندازه به بخش خصوصی بهاداده می شود؟



محمد اسلامی | وزیر راه و شهرسازی

حمل و نقل به عنوان اصلی ترین مؤلفه توسعه همه جانبه، نه تنها به عنوان بخش زیرساختی محسوب می شود بلکه موتور حرکت اقتصادی، اجتماعی و بخش هایی از جمله صنعت، کشاورزی، گردشگری، نفت و... در جوامع مختلف به حساب می آید.



خبر ویژه

به میزبانی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد

نشست هم اندیشی راهکارهای توسعه فعالیت های بندری و دریایی بندر چابهار



نشست هم اندیشی راهکارهای توسعه فعالیت های بندری و دریایی بندر چابهار با حضور مسئولان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و اداره کل بندر چابهار برگزار شد.

مسئولان بندری چابهار در این جلسه با برشمردن مزایا و امکانات جدید بندر چابهار، از ارائه تسهیلات و تخفیفات ویژه برای شرکت های حمل و نقلی و سرمایه گذاران بخش های مختلف خبر دادند.

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در این نشست ضمن تاکید بر همیاری جهت توسعه همه جانبه بندر چابهار اظهار کرد: «با توجه به سرمایه گذاری های مناسب و امکانات جدیدی که در این بندر صورت گرفته، هنوز شاهد رشد و شکوفایی این بندر به لحاظ حمل و نقلی نیستیم.» وی بی توجهی دولت های پیشین را یکی از دلایل عدم توسعه مناسب منطقه چابهار دانست و خاطر نشان کرد: «عدم وجود زنجیره لجستیک و زیرساخت های لازم باعث می شود که مزایای موجود در بندر چابهار چندان مورد توجه قرار نگیرد. اینها جزو مجموعه حلقه های مفقوده صنعت حمل و نقل است که می تواند مشکلات متعددی را برای فعالان این عرصه به وجود بیاورد و آنها به سوی دیگر باند کشور، تمایل بیشتری نشان بدهند.» دبیرکل انجمن کشتیرانی افزود: «دولت برای رونق یافتن بندر چابهار علاوه بر افزایش تسهیلات، باید معافیت های بیشتری نیز به فعالان بخش خصوصی ارائه بدهند. ضمن اینکه در برخی موارد لزوم ارائه بسته های تشویقی دیده می شود. به طوری که سرمایه گذاران مشتاق شوند تا در این بندر به فعالیت بپردازند. به همین دلیل، دولت باید از سود خودش چشم پوشی کند و میزان تخفیفات ارائه شده را نیز بالاتر ببرد.»



دبیرکل انجمن کشتیرانی پاسخ می دهد؛ چقدر هزینه دارد؟

معطلی کشتی ها به دلیل تاخیر در انتقال پول

نیابورند، محموله شناور آزاد نمی شود و کشتی در لنگرگاه معطل می ماند که دمو را (معطلی کشتی) در پی دارد و منجر به زیان صاحبان کالا و در نهایت مصرف کننده می شود. پل مه با تاکید بر اینکه معطلی کشتی قیمت تمام شده کالای وارداتی را به شدت افزایش می دهد، گفت: هزینه دمو را بر اساس توافق و قراردادی که برای حمل کالا منعقد شده و بر پایه ظرفیت کشتی محاسبه و پرداخت می شود؛ به گونه ای که مثلاً معطلی یک کشتی ۵۰ هزار تنی در بهترین شرایط، حداقل روزی ۲۰ هزار دلار هزینه بابت دمو را به دنبال خواهد داشت که در صورت طولانی شدن معطلی می تواند بسیار قابل توجه باشد.

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران می گوید: به دلیل بروز مشکلاتی در پرداخت پول، تخلیه شناورهای حامل کالاهای اساسی با معطلی مواجه شده و هزینه های قابل توجهی به صاحبان این کالاهای و مصرف کننده نهایی آنها تحمیل می کند. به عقیده او دیپلماسی اقتصادی پیش از وقوع تحریم ها باید وارد میدان می شد تا فعالان اقتصادی در معرض کار انجام شده قرار نگیرند. دبیرکل انجمن کشتیرانی اظهار کرد: طبق روال معمول، تا زمانی که بانک مرکزی یا بانک های عامل که وظیفه تأمین ارز واردات کالاهای اساسی را بر عهده دارند، امکان گشایش اعتبارات اسنادی یا انتقال پول را فراهم



تقدیر از انجمن کشتیرانی به عنوان خیر برتر بخش خصوصی

چهارمین همایش سالانه «ایران من» با حضور کارآفرینان و خیران بخش خصوصی در محل اتاق ایران برگزار شد. در این همایش، از امید ملک به نمایندگی از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به عنوان تشکر برتر در امر حمایت از پوشش مدرسه سازی و خیر برتر بخش خصوصی تقدیر به عمل آمد. پدram سلطانی، نایب رئیس اتاق ایران ضمن تقدیر از حضور فعالان بخش خصوصی در این امر خیر اظهار کرد: هم اکنون بیش از ۱۲۰ نفر از همکاران ما در پوشش نوپدید ایران من از مدیران و فعالان اقتصادی هستند.»



انتخابات دو کمیته تخصصی در انجمن کشتیرانی برگزار شد

جلسه انتخابات اعضای اصلی کمیته های تخصصی - مشورتی مواد نفتی و شیمیایی و کمیته امور بندری و ترمنال داران انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. پس از به حدنصاب رسیدن جلسه و با توجه آرای شمارش شده، آقایان مسعود عابدینی به عنوان رئیس کمیته و فرهاد قربانیان به عنوان نایب رئیس این کمیته انتخاب شدند. در انتخابات کمیته امور بندری و ترمنال داران نیز آقای قربان پور به عنوان رئیس و آقای کیوانی به عنوان نایب رئیس کمیته انتخاب شدند.





جانان گلد

مدیر بخش زنجیره تامین این فدراسیون ملی فروشندگان آمریکا

«قوانینی که توسط رئیس جمهور ترامپ در خصوص واردات کالا و تعرفه آن از کشور چین اعلام شده، تجارت را تشویق کرده تا کالاهایشان را پیش از اعمال قوانین جدید، وارد کنند و همین مساله باعث افزایش حجم واردات کانتینری شده است.»

خبر ویژه

انجمن بنادر بریتانیا در گزارشی مطرح کرد

بنادر تمام اتوماتیک چه الزامات و موانعی دارند؟



انجمن بنادر بریتانیا از بنادر خواست تا مفاهیم و الزامات کشتی های خودران و اتوماتیک را در عملیات های بندری در نظر بگیرند. در حال حاضر این پرسش مطرح است که بنادر در طرح راه اندازی کشتی های خودران و اتوماتیک از چه مزایایی بهره مند می شوند. در حالی که بندر روتردام هلند طرحی را برای بهبود شرایط و آماده سازی خود به منظور ارائه خدمات به کشتی های خودران تا سال ۲۰۳۰ میلادی ارائه کرده است، انجمن بنادر بریتانیا نیز از اعضای خود خواست تا نسبت به آماده سازی بنادر برای نسل بعدی حمل و نقل آماده شوند. در سال ۲۰۲۰ میلادی، شرکت کشتی سازی «وارد» نخستین مدل کشتی کانتینری و الکتریکی خودران و بدون سرنشین را با نام تجاری «برکلند» تولید و معرفی خواهد کرد. از آن سو نیز آیمو امیدوار است تا چارچوب قوانین کشتی هایی که بدون سرنشین و به صورت اتوماتیک فعالیت می کنند را تدوین و ارائه بدهد. یکی از نکات کلیدی که باید درباره آن اندیشیده شود، این است که چگونه بنادر بتوانند به کشتی های اتوماتیک بدون سرنشین خدمت رسانی کنند تا عواملی همچون ترافیک بندری در پهلوگیری کشتی ها به وجود نیاید. در مقاله ای که در سال ۲۰۱۷ میلادی در بندر روتردام ارائه شد، موضوع خدمت رسانی به کشتی های خودران مورد بحث قرار گرفت و این موضوع مطرح شد که بنادر با شرایط کنونی هنوز برای پذیرش این نوع کشتی ها آمادگی ندارند. با این حال، آیمو امیدوار است تا اساسنامه ای در این خصوص شکل بگیرد تا با چارچوب مشخص، تحولات آینده قابل پیش بینی و طرح ریزی باشد. انجمن بنادر بریتانیا نیز گزارشی را به وزارت حمل و نقل و کشتیرانی ارائه داده تا شرایط را تا سال ۲۰۵۰ میلادی تغییر بدهد.



ترمینال های کانتینری آمریکا رکورد زدند؛

تخلیه ۲ میلیون teu کانتینر در یک ماه

۲ میلیون و ۴۰ هزار teu کانتینر را هندل کرده است. این در حالی است که رقم اعلام شده نسبت به مدت مشابه سال گذشته میلادی رشد ۱۳۶ درصدی را نشان می دهد. بسیاری از کارشناسان معتقدند افزایش تعرفه کالاهای وارداتی چینی در نهایت بر قیمت تمام شده کالا در سبد خانوارهای آمریکایی تاثیر خواهد گذاشت. به همین دلیل، امیدوارند که اعمال تعرفه ها به صورت موقت انجام شود. این در حالی است که رشد واردات کالا از چین در ماه ژانویه سال آینده حدود ۱۰ درصد خواهد بود و این رشد تا زمانی که اعمال تعرفه ها از ۱۰ درصد به ۲۵ درصد ارتقا یابد ادامه خواهد داشت.

طبق گزارش اخیر فدراسیون ملی فروشندگان آمریکا (NRF) میزان واردات کانتینر در کالاهای خرده فروشی شده تنها در یک ماه برای اولین بار به ۲ میلیون teu کانتینر رسید. فدراسیون ملی خرده فروشان آمریکا به عنوان یک انجمن بزرگ در حوزه تجارت فروشندگان، این موضوع را به افزایش تعرفه های کالاهای وارداتی از چین ارتباط داده و اظهار کرده است. واردکنندگان علاقه مندند تا پیش از اعمال قانون جدید و تعرفه های تازه مصوب آمریکا، کالاهای خود را وارد بنادر آمریکا کنند.

بنادر آمریکا در ماه اکتبر سال جاری میلادی



چین و پرتقال در برنامه توسعه ای «اقتصاد دریایی» همکاری می کنند

رئیس جمهور چین خواستار تعمیق روابط اقتصادی با پرتقال برای احیا و تکمیل جاده ابریشم شد. «ژی جین پینگ» در دیدار با رئیس جمهور پرتقال از وی خواست تا درباره تعاملات اقتصادی و سرمایه گذاری در حوزه دریایی و بندری همکاری داشته باشند. رئیس جمهور چین همچنین در یادداشت خود آورده که پرتقال یک نقطه ارتباط بسیار مهم میان دریا و خشکی در مسیر راه ابریشم جدید خواهد بود. به همین دلیل، مزایای فراوانی برای توسعه این همکاری میان دو کشور وجود دارد.



صعود ۵ پله ای IRISL در رنکینگ برترین های کشتیرانی جهان

آلفالاینر آخرین گزارش رتبه بندی شرکت های کشتیرانی کانتینری را اعلام کرد. در این گزارش، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۵ پله صعود، در جایگاه سیزدهم برترین شرکت ها قرار گرفت. در این رده بندی شرکت «ای پی ام مرسک» با بیش از ۴ میلیون TEU کانتینر و اختصاص ۱۷.۹ درصد از مجموع کل حمل و نقل کانتینری جهان، به صدرنشینی خود ادامه می دهد. شرکت های مدیرانته ای، کاسکو، سی.ام.ای سی.جی.ام و هاپاگ لوید نیز رتبه های دوم تا پنجم این رده بندی را به خود اختصاص داده اند.



محمد علی وکیل، عضو هیات رئیسه مجلس:
نگاه مجرمانه به سرمایه‌گذاری و
فعالان بخش خصوصی باید تغییر
کند و راه برای فعالیت سرمایه‌گذاران
به معنای واقعی فراهم شود.

موضوع:

نگاه به بخش خصوصی



پرونده



عضو هیات مدیره انجمن پایانه داران بنادر ایران خواستار شد:

تغییر نگاه دولت به بخش خصوصی حوزه بندری

داران بنادر ایران در ابتدای صحبت‌هایش به نگاه سرد دولت به بخش خصوصی فعال در عرصه حمل و نقل دریایی اشاره کرد و گفت: «طی سال‌های گذشته نگاه مثبتی و حمایتی از سوی دولت نسبت به نگاه‌های خصوصی فعال در بنادر صورت نگرفته است.» او حتی نگاه دولت را نسبت به سرمایه‌گذاران و فعالان بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف، تبعیض‌آمیز دانست و خاطرنشان کرد: «در سال‌های اخیر، تعرفه‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور تغییر نکرده است. اگر شما نگاه کنید خواهید دید که نگاه‌های دیگر بخش خصوصی در دوره‌های گذشته توانسته‌اند خواسته‌هایشان را از دولت طلب کرده و به نتیجه برسانند. اما در حوزه بندری هیچ اتفاق خاصی رخ نداده و برای همین، درخواست ما این است که نگاه دولت به فعالان بخش خصوصی دریایی و بندری همچون دیگر نگاه‌های اقتصادی خصوصی باشد. شرایط و مشکلات برای همه صنوف یکسان پیش می‌رود، اما نگاه دولت به سمت فعالان عرصه دریایی و بندری همراه با تبعیضاتی بوده است.»

سپردن امور عمومی به فعالان بخش خصوصی

عضو هیات مدیره انجمن پایانه داران ایران در ادامه افزود: «موتور محرک اقتصاد کشور باید به بخش خصوصی

همان هتل همیشگی

چندسالی است که سازمان بنادر و دریانوردی ضیافت اختصاصی بزرگداشت هفته حمل و نقل، ویژه دریایی‌های کشور را در هتل هما تهران برگزار می‌کند. سالن اگرچه هنوز پر نشده، اما مراسم تقریباً سر ساعت مقرر آغاز می‌شود. «محمدعلی حسن‌زاده»، معاون بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نخستین سخنران پشت تریبون قرار می‌گیرد و صحبت‌هایش را حول محور بازنگری دستورالعمل سرمایه‌گذاری در بنادر کشور مطرح می‌کند. او در ادامه به چالش‌های پیش روی صنعت حمل و نقل دریایی طی یک سال گذشته پرداخت و یادآور شد که سازمان بنادر و دریانوردی در میان دولتی‌ها، جزو بزرگ‌ترین سازمان‌های سرمایه‌پذیر به شمار می‌رود.

خصوصی، از بخش خصوصی

اگرچه تعداد مهمان‌هایی که از بدنه بخش خصوصی فعال در عرصه حمل و نقل دریایی در مراسم حضور داشتند کم نبود، اما مطابق برنامه تنها فرصت در اختیار یک نماینده قرار گرفت تا به عنوان سخنگوی این جامعه بزرگ به بیان مسائل و مشکلات بخش خصوصی بپردازد. «محمدرضا قائم مقامی»، عضو هیات مدیره انجمن پایانه

برگ‌های تقویم روزهای پایانی آذرماه

روی میز فعالان صنعت حمل و نقل پر است از یادداشت‌های یادآوری دعوت برای حضور در مراسم‌های بزرگداشتی که قرار است به نام آنان برگزار شود. دورهمی‌هایی که به همین بهانه، مجال می‌دهد به نمایندگان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی تا در کنار دولتمردان و نمایندگان مجلس از روزگار ناخوش خود بگویند. از اینکه حمایتی همه‌جانبه و تدبیری تازه در کارشان نیست و همین، معضل این روزها و ماه‌هایشان است. دست‌غدار «تحریم» اگر هست، خوش‌تر بود دست‌محبتی به دلخواه و نه اکراه سوی آنان یازد و باری از دوش بردارد. رونق اگر در کسب و کارشان نیست، گوش شنوایی باشد، شاید برای بازگرداندن اندکی آب به آن جوی که در حال خشکیدن است. این گزارشی است از مراسم بزرگداشت روز ملی حمل و نقل که به همت و دعوت سازمان بنادر و دریانوردی در هتل هما تهران برگزار شد.



یادداشت



محمد رضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس:

ایران مزایای خوبی برای توسعه کریدورها دارد. از جمله آنها داشتن تمام شقوق حمل و نقل، ارتباط داشتن با ۱۵ کشور در همسایگی خود که جمعیتی ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون نفری را شامل می‌شود و امنیت منحصر به فرد ایران را داریم. اما کشورهای همسایه در حال ربودن کریدورهای ما و حذف ایران هستند.



در ۱۰ سال گذشته درآمدهای سازمان بنادر از محل ارائه خدمات به کشتی‌ها با شریک شدن در فعالیت بخش خصوصی ۱۰ برابر شده است. اما برای شرکت‌های خصوصی تعرفه تخلیه و بارگیری و خدمات بندری بسیار پایین است

سپرده شود. اکنون شاهد حضور فعالان بخش خصوصی در توسعه بندر چابهار هستیم، اما این حمایت‌ها باید به شکل گسترده تر و واقعی صورت بگیرد. چرا که توسعه متوازن کشور تنها با اعتماد دولت به بخش خصوصی و سپردن امور به آنها امکان پذیر خواهد بود. این حمایت باید همه جانبه باشد و شامل بخش های دیگر مورد نیاز شکوفایی بندری مانند چابهار نیز بشود. ما هر کجا دیده ایم که بخش خصوصی با تمام توان و اختیارات لازم ورود پیدا کرده، توانسته قدمی موثر و خدمتی ماندگار برجا بگذارد و باعث ایجاد اشتغال پایدار در زمینه هیا مختلف شود. به همین دلیل، اگر دولت علاقه مند به توسعه بنادر کشور، از جمله بندر چابهار است باید نگاهی را به فعالان بخش خصوصی تغییر بدهد. در سالی که به نام حمایت از توان و تولید ملی نامگذاری شده، خواستار این هستیم که در عمل نیز، اتفاقات مثبتی بیافتد تا سرمایه گذار بخش خصوصی نیز با رغبت وارد عرصه سازندگی شود. آمار و ارقام نیز می گوید که بخش خصوصی با سرمایه گذاری کلان در بنادر کشور، ۱۵ هزار نفر اشتغال ایجاد و ۳۰۰ میلیون دلار سرمایه در بنادر فراهم کرده است.»

درآمدها برای دولت، هزینه ها برای بخش خصوصی

قائم مقامی با انتقاد از نگاه سازمان بنادر به فعالیت بخش خصوصی تصریح کرد: «در یک دهه گذشته، سازمان بنادر از درآمدهای فعالیت بخش خصوصی درآمد کسب کرده، اما تعرفه ها برای شرکت های خصوصی تغییری نداشته است.» وی با بیان اینکه سازمان بنادر هزینه تعرفه، تجهیز، تعمیر و نگهداری بنادر خود را به صورت ارزی لحاظ می کند، اما این امکان را در اختیار بخش خصوصی نمی گذارد، گفت: «ما هم به عنوان فعالان بخش خصوصی هزینه ارزی داریم. با این حال، ما با به شکل دیگری رفتار می شود. دولت مدعی است با سیاست‌ها و حمایت‌های خودی سعی کرده هزینه خدمات و تولیدات را محاسبه کند و مابه‌التفاوت خسارت افزایش هزینه در فروش محصولات را جبران کند، اما آیا این اتفاق رخ داده است؟ در ۱۰ سال گذشته درآمدهای سازمان بنادر از محل ارائه خدمات به کشتی‌ها با شریک شدن در فعالیت بخش خصوصی ۱۰ برابر شده است. برای شرکت‌های خصوصی در ۴ سال گذشته تعرفه تخلیه

و بارگیری و خدمات بندری بسیار پایین است. این برای دولت درآمد داشته، اما بخش خصوصی مظلوم واقع شده است.»

هزینه های چهاربرابری برای بخش خصوصی

قائم مقامی با اشاره به افزایش هزینه های بندری برای فعالان بخش خصوصی اظهار کرد: «به عنوان مثال، پیش از این، هزینه جابجایی کانتینر در بنادر برای فعال بخش خصوصی حدود ۲۵ هزار تومان برآورد شده بود. اما اکنون و با افزایش قیمت ها، این هزینه به حدود ۱۰۰ هزار تومان رسیده است. ضمن اینکه هزینه کارگران و متخصصان و دیگر هزینه های جانبی نیز افزایش یافته است. در شرایط کنونی، شرکت‌های خصوصی دارند از محل ذخیره های خود هزینه می کنند، اما اگر این وضعیت تداوم پیدا کند ممکن است به ورشکستگی آنها بیانجامد. دولت مدعی است که با سیاست ها و حمایت هایی که انجام داده و یا انجام خواهد داد، مابه تفاوت خسارت افزایش هزینه‌ها را جبران می کند. اما تاکنون اتفاقی در این زمینه نیافتاده و سازمان بنادر نیز قدم موثر و مثبتی برنداشته است. این تحریم و شرایط افزایش هزینه ها برای همه بوده، اما فعالان بندری اجازه ندارند، طبق منطق بازار و هزینه های خودشان که روز به روز در حال افزایش است، تعرفه هایشان را اصلاح کنند. همه می دانیم که یکی از مهم ترین راه های توسعه کشور، توسعه متوازن همه بخش های حمل و نقل، از جمله بنادر است. اگر ما بیاوریم و قوانین و شرایط را به گونه ای تعریف کنیم که سود بخش خصوصی در آن لحاظ شود و این قوانین هم پایدار و باثبات باشند، مطمئن باشید که فعالان این عرصه نیز برای توسعه فعالیت ها، آمادگی دارند.»

حمایت سکاندار دریایی کشور از بخش خصوصی

محمد راستاد، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و میزبان این محفل حمل و نقلی با اشاره به اینکه متعهد به افزایش همکاری با بخش خصوصی است، گفت: «از زمانی که روی کار آمده ام با انجمن ها و تشکلات جلسات پیوسته ای داشته باشیم و این موضوع ادامه خواهد یافت. هر چند مدعی وجود نقایصی در این سازمان نیستیم اما قطعاً در ارتباط با بخش خصوصی تایید می شود که نسبت به سایر حوزه‌ها توانستیم اعتماد سرمایه‌گذاران را جلب کنیم. مود این موضوع سرمایه‌گذاری ۱۲ هزار میلیارد تومانی بخش خصوصی در بنادر کشور است که امشب هم ۱۹ قرارداد و تفاهم‌نامه با بخش خصوصی به امضا می‌رسد. تلاش ما این بوده که در قراردادهایمان با بخش خصوصی منعطف عمل کنیم. در بسیاری از قراردادهای جاری پیش‌بینی اصلاح و به‌روزرسانی قراردادهای انجام شده است و اگر قراردادی توجیه اقتصادی خود را به دلایل مختلف از دست داد، طرفین می‌توانند درخواست تغییر شرایط قرارداد را داشته باشند که قرارداد به توجیه اقتصادی برسد. هزینه ها برای صاحب کالا باید توجیه پذیر باشد و از آنجایی که این کشتی‌ها در ابهای داخلی تردد می کنند باید از سوخت پارانه ای بهره مند شوند. به هر حال، ما از سرمایه گذاری بخش خصوصی در ابعاد مختلف حمایت و استقبال می کنیم.»

دولت در توسعه بنادر کشور تا چه اندازه بخش خصوصی را جدی می گیرد؟ اختصاصی؛ از بخش خصوصی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان بخشی از بازوی دولت طی سال های اخیر در حوزه دریایی و بندری تلاش مضاعفی برای حضور پررنگ بخش خصوصی به منظور سرمایه گذاری و یا در اختیار گرفتن اپراتوری بندری انجام داده است. عقد قراردادهای متعدد با نمایندگان بخش خصوصی تنها در ۲ سال گذشته گواه آن است که اعتماد دولت در حال فزونی است و آنها قصد دارند تا نقش خود را در عملیات های مختلف بندری کمرگ تر کنند. اما در نیمه روشن این جریان که به آهستگی در حال وقوع است، همچنان نیمه تاریک دیگری وجود دارد. به عنوان مثال، با نگاهی به تعرفه‌های بندری متوجه خواهیم شد که خواسته ها و نیازهای بخش خصوصی به طور کامل نادیده گرفته شده و همین مسئله، ضربه‌پذیری این نیروی ثمربخش اقتصادی را ممکن ساخته است. تاثیر نوسانات نرخ ارز طی یک سال گذشته و عدم توجه کافی دولت به آسیب پذیری بخش فعال خصوصی در حوزه دریایی و بندری مثال روشن دیگری است که عواقب آن همچنان گریبان گیر بوده است. این در حالی است که بخش دولتی حتی در شرایط اضطرار اخیر اقتصادی، حاضر به چشم پوشی از سهم و درآمد خود که اتفاقاً افزون تر شده بود، نشد و ضردهی متوالی شرکت‌های فعال بخش خصوصی را محاسبه نکرد. همچنین نگاه حمایتی تک وجهی به حضور بخش خصوصی در بنادر کشور، بدون در نظر گرفتن المان‌های دیگر موفقیت کسب و کار حتی می تواند مهلکه دیگری را برای این بخش تدارک ببیند. عدم توجه کافی به نیازهای فعالیت های بندری و دریایی به عنوان یکی از نخستین حلقه های شکل گیری یک اقتصاد پویا که سابقه در یک سده گذشته دارد و مشکل امروز و دیروز نیست، باعث عدم رغبت بخش خصوصی برای ورود به این عرصه شود و حاضران کنونی این حوزه را نیز دلخسته کند. چاره اینکه نگاه جامع دولت به همه ابعاد حضور بخش خصوصی در حوزه دریایی و بندری، می تواند راهگشای تحولات اقتصادی شود و فعالان این عرصه خطیر را به آینده ای روشن نوید بدهد.



#سانجی

داغی نشسته بر دل که به سردی نمی گراید. آتشی که در دریا شعله کشد، چگونه زبانه هایش در این خونین دل، آرام گیرد. یک سال از آن واقعه جانکاه گذشت، اما از حجم حسرت و اندوه نکاست. دست مان به دعا بلند است سوی درگاه باری تعالی برای بهجت روح پرفتوح عروجیان آن جمع دریایی و تکرارناپذیری این چنین تلخ حوادثی برای جامعه دریایی.



معرفی کتاب

مدیریت تجهیزات بندری

کتاب «مدیریت تجهیزات بندری، خط مشی، مدیریت نگهداری و تعمیرات» به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی و توسط انتشارات «اسرار دانش» در ۴۰۴ صفحه منتشر شده است. در این کتاب مباحثی همچون مدیریت تجهیزات، پیش بینی تجهیزات، مدیریت خرید، نگهداری و تعمیرات، مدیریت تدارکات، مدیریت راهبردی، منابع انسانی، سیستم های اطلاعات مدیریت و بهبود مدیریت تجهیزات بنادر مورد بحث قرار گرفته است.



کارگاه آموزشی

«عملیات بندری»

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی دوره «عملیات بندری» را برگزار کرد. این دوره آموزشی با تدریس کاپیتان «منصور اسلامی» و با حضور ۲۵ دانشجو برگزار شد. در این دوره مباحثی همچون تعریف بندر و محدوده آن، روند تکاملی بنادر، طبقه بندی بنادر به لحاظ جغرافیایی، انواع ترافیک دریایی، تقسیم بندی کشتی ها، عملیات ورود کشتی و پهلوگیری، عملیات تخلیه و بارگیری، انواع ترمینال های موجود در بندر، هزینه ها، عوارض بندری و وظایف نماینده کشتیرانی در بندر مورد بررسی قرار گرفت.

