

گروه اقتصاد دریایا به - محمد راستاد - برای این

که بندری بتواند به صورت مؤثر در اقتصاد دریا پایه نقش آفرینی نماید، مجموعه‌ای از امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری را باید در اختیار داشته باشد. نحوه اداره و مدیریت بندر و مقررات حاکم بر فعالیت‌های آن نیز تأثیر بسزایی در رونق و رقابت‌پذیری بندر خواهد داشت. لذا یک بندر

علاوه بر ملزومات فیزیکی مورد نیاز برای انجام عملیات دریایی و بندری، به سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی دیگری احتیاج دارد تا بتواند به عنوان بندری موفق و کارآمد، علاوه بر تأثیرگذاری بر اقتصاد کلان کشور، در ساختار اجتماعی و اقتصادی محدوده پیرامون خود، ایفای نقش نماید.

آنچه می‌خوانید بخشی از نوشتار محمد راستاد مدیرعامل سابق سازمان بندر و دریانوردی در کتاب توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» که در اختیار روزنامه دریایی اقتصادسرآمد گذاشتند.

بدیهی است که بندار هوشمند امروزی، از بهره وری بالاتری برخوردار بوده و بدین طریق مزیت رقابتی خود را ازتقاء می‌دهند. چنین شرایطی این امکان فراهم می‌کند تا بندر بدون توسعه فیزیکی بتواند حد اکثر بهره برداری از ظرفیت‌های خود را به دست آورده و با هزینه‌های سرمایه‌ای کمتر ترافیک دریایی و بندری بیشتری را جذب نماید. البته باید به این نکته توجه نمود که در مفهوم عام، «بندار هوشمند» الزاما مشابه پایانه خود اتوماتیک کاننیزی که کاملاً فاقد نیروی انسانی بوده و در بالا به آن پرداخته شد. نبوده بلکه منظور از هوشمندسازی بندار تبادل کلیه اطلاعات بر بستر فناوری اطلاعات و استفاده از سامانه های یکپارچه در مدیریت عملیات و فرآیندهاست. بنابراین بنداری که نتواند خود را با چنین تحولات مهم فناوریانه که در اکثر بندار جهان رو به توسعه است تطبیق دهدن، از نظر امکان امین نیازهای مشتریان و کیفیت مورد انتظار آنها دچار نقصان شده و قایت پذیریشان تنزل خواهد نمود.

ارتقاءنسل بندار

بندار تجاری در گذشته صرفاً به عنوان مکانی برای تغییر شیوه حمل و نقل نقش آفرینی می کردند، اما امروزه رویکرده صنعت حمل و نقل به گونه‌ای است که بندار باید به عنوان حلقه‌ای از زنجیره جهانی لجستیک ایفای نقش نمایند. بندار «نسل اول» (First Generation) بنداری بودند که صرف کلا در آنها از خشکی به دریا و بالعکس در محدوده محلی پیرامونشان جای جا میشد و با محیط اقتصادی اجتماعی پهنه منطقه‌ای که در آن قرار داشتند، ارتباطی برقرار نمی کردند. بندار

نقش آفرینی بندار در اقتصاد دریایا به

بخش باایلی

بندار، حلقه‌ای از زنجیره جهانی لجستیک

هم مستخدم بخش عمومی هستند و به طور کلی

سایر کارکردهای بندر نیز عمدتاً توسط بخش عمومی اداره می‌شود. «بندر اِبرزاری» (Tool Port) تقریباً مشابه بندر خدماتی عمومی بوده، با این تفاوت که نیروی انسانی شاغل در بندر از طریق بخش خصوصی تأمین می‌گردد. «بندر صاحب خانه ای» (Landlord Part) بندری است که به استثنای زیربنایهای بندر، سایر موارد اشاره شده فوق متعلق به بخش خصوصی است. «بندر خدماتی خصوصی» Private (Service Port)) بندری است که زیربناها و افزوده‌ها متعلق به بخش خصوصی بوده و نیروی

بندری است که به استثنای زیربنایهای بندر، سایر موارد اشاره شده فوق متعلق به بخش خصوصی است. «بندر خدماتی خصوصی» Private (Service Port)) بندری است که زیربناها و افزوده‌ها متعلق به بخش خصوصی بوده و نیروی انسانی آن هم توسط بخش خصوصی تأمین می‌گردد و سایر کارکردهای بندر نیز توسط بخش خصوصی اداره می‌شود.امروزه متداول ترین الگوی مدیریت بندار تجاری بندار صاحب خانه‌ای هستند، به طوری که بندار عمده غرب اروپا نیز تحت این الگو مدیریت و راهبری می‌شوند. بدیهی است که هرچه حضور و نقش آفرینی بخش خصوصی در مدیریت بندر بیشتر باشد، جنبه عمومی بهره‌برداری از ظرفیت‌های بندری بیشتر مورد توجه قرار گرفته و در این راستا برای افزایش میزان سهم بازار، بخش خصوصی فعال در بندر تمام تلاش خود را برای بالابردن کیفیت خدمات کاهش هزینه های بندری و ارتقای رقابت پذیری در دستور کار قرار خواهد داد.

در ایران نیز بندار تجاری به طور عمده تحت الگوی مدیریت صاحب خانه‌ای اداره می‌شوند و اگرچه بخشی از روبناها و تجهیزات بندری کماکان متعلق به دولت است، اما روند احداث روبناها و تأمین تجهیزات توسط بخش خصوصی، مدت‌هاست که نهادینه شده و حتی بعضاً مواردی از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای احداث زیربناها نیز وجود دارد. این رویکرد باعث شده که علاوه بر ارتقاء کیفیت عملیات و خدمات بخش خصوصی فعال در بندار، نسا حد زیادی در زمینه سرمایه‌گذاری بندری و عملیات بندار تقویت شود و شایستگی‌ها و توانمندی‌های قابل توجهی را به دست آورد.

الگوی مدیریت بندر

بندار تجاری از نظر نحوه مالکیت، سامان‌گری، مدیریت و امور اجرایی توسط بخش‌های عمومی و خصوصی، دارای الگوهای متفاوتی هستند. از این منظر، انواع الگوهای مدیریتی بندار عبارت‌اند: «بندر خدماتی عمومی» (Public Service Port) که در آن زیربناها و روبناها متعلق به بخش عمومی بوده و نیروهای انسانی برای عملیات بندر

خارجی، حمل و نقل بین المللی ترانزیت و ترانشیپ کالا باشد. قوانین بازراندنه یا مقرراتی که باعث پیچیدگی و طولانی شدن جریان فعالیت‌ها در بندر شود، می‌تواند تا حد زیادی تمام مزیت‌های طبیعی و اکتسابی بندر را خنثی کرده و مانعی جدی برای تبدیل شدن آن به بندری کانونی باشد. قوانین و مقررات زائد می‌تواند عاملی برای افزایش زمان توقف کشتی و کالا در بندر و به طور کلی بالارفتن هزینه‌ها بسرای ذی‌نفعان مختلف شود، به عنوان مثال، مقررات صادرات و واردات، تشریفات ترخیص کالاهای وارداتی، رویه‌های درخواستی از مقررات برای صدور مجوز ورود و خروج کشتی‌ها و تخلیه و بارگیری محمولات آن‌ها، مقررات حاکم بر سایر شقوق حمل و نقل، تشریفات قانونی در فرآیند ترانزیت کالا و ...، چنانچه به جای ایجاد تسهیل در این امور، عامل بازراندنه بوده و یا چنسان پیچیدگی در جریان امور ایجاد کنند که تأخیرات اجتناب‌ناپذیر شوند، نمی‌توان انتظار داشت که بندری صرف نظر از تمام امتیازات دیگری که دارد، به سطح مناسبی از کارآمدی برسد. علاوه بر مقررات تسهیل‌کننده و تقاضای ذی نفعان مختلف بوده و تسهیل‌کننده فعالیت بندر باشند، میزان رقابت‌پذیری آن افزایش می‌یابد و می‌توانند در یک فضای رقابتی بهتر، سهمی از بازار حمل و نقل و تجارت دریایی به دست آورد. مالکان کشتی‌ها و صاحبان کلا، بندسری را در اولویت انتخاب خود قرار می‌دهند که برایشان مقرون به صرفه‌تر باشد. از این رو بندری که هم از نظر زیرساختها، روبناها، تجهیزات دسترسی‌های دریایی و بسکرانه‌ای و.... دارای شرایط مناسب بوده و هم از لحاظ کیفیت خدمات، هزینه‌ها، فرآیندها، مقررات حاکم بر آن و منطق با تقاضای بازار باشند، رقابت‌پذیری قابل قبولی خواهد داشت و طبعانه تنها مشتریان موجود خود را حفظ می‌کند، بلکه

مقررات مترتب بر واردات و صادرات انواع کالا، خصوصاًروند ترخیص کالاهای وارداتی به دلیل تعدد دستگاه‌های حاکمیتی دخیل در صدور مجوزهای قانونی، باعث بالارفتن زمان ماندگاری کالا در بندار و افزایش هزینه‌های انبارداری می‌شود که به صاحبان کالا و مصرف‌کننده‌هایی تحمیل می‌گردد. بنابراین برای رونق فعالیت‌های تجارت خارجی و خدمات بندری، بازنگری در قوانین و مقررات مربوطه و اصولاً روند تصویب و اعمال مقررات، در راستای تسهیل و تسریع در امور، با ایجاد ثبات و کاهش پیچیدگی و تعدد دستگاه‌های حاکمیتی ذی‌مدخل، کاملاً ضروری است.

رقابت‌پذیری بندر (Port Competitiveness)

مجموعه عواملی که در این بخش اعم از ملزومات فیزیکی و سازوکارهای اجرایی به آن‌ها اشاره شد، تعیین‌کننده وضعیت رقابت‌پذیری یک بندر است. هرچه ملزومات موجود و سازوکارهای حاکم بر بندر منطبق با رویه‌ها، استانداردها و تقاضای ذی نفعان مختلف بوده و تسهیل‌کننده فعالیت بندر باشند، میزان رقابت‌پذیری آن افزایش می‌یابد و می‌توانند در یک فضای رقابتی بهتر، سهمی از بازار حمل و نقل و تجارت دریایی به دست آورد. مالکان کشتی‌ها و صاحبان کلا، بندسری را در اولویت انتخاب خود قرار می‌دهند که برایشان مقرون به صرفه‌تر باشد. از این رو بندری که هم از نظر زیرساختها، روبناها، تجهیزات دسترسی‌های دریایی و بسکرانه‌ای و.... دارای شرایط مناسب بوده و هم از لحاظ کیفیت خدمات، هزینه‌ها، فرآیندها، مقررات حاکم بر آن و منطق با تقاضای بازار باشند، رقابت‌پذیری قابل قبولی خواهد داشت و طبعانه تنها مشتریان موجود خود را حفظ می‌کند، بلکه

مروری بر موقعیت بیمه آبی‌پروری در جهان، اقتصادسرآمد بررسی می‌کند

ضعف‌هاو محدودیت‌های مدیریت خطرات آبی‌پروری

جنوب آمریکا، قسمت عمده‌ای از (آسیا) بندرت تحت پوشش بیمه آبی‌پروری قرار می‌گیرد. قرارداد بیمه آبی‌پروری معتبر در آسیا عموماً «خطرات بنام» نام گرفته است. در حالیکه در دیگر مناطق اغلب «تمام خطر» (شور و زبان کل) نام گرفته است. علی‌رغم آنکه محدوده گونه‌ها و سیستم‌های پرورشی تحت پوشش بیمه آبی‌پروری متفاوت و متنوع می‌باشد، بسیاری از بیمه‌گذاران تنها روی تعداد محدودی از گونه آبی‌پروری پرورشی قدیمی و محصول تمرکز می‌کنند و نسبت به گونه‌های جدید و سیستم‌های پرورش امروزی علاقه‌ای نشان نمی‌دهند. بیمه اتکایی (مجدد) جزه بسیار مهمی از بیمه آبی‌پروری در یک کشور بوده و همچنین برای توسعه و انتشار خدمات، تجربیات شرکت‌های بیمه آبی‌پروری در شرکت‌های مختلف و مناطق گوناگون و از سالی به سال دیگر بسیار متفاوت است. پس از اوایل هزاره جدید به نظر می‌رسد که تجربیات و سطح تجربیات بهبود یافته و فعالیت بیمه آبی‌پروری مفید می‌شود، طرح‌های بیمه تعاونی در آبی‌پروری هنوز هم ناپجیز است، کمبود قراردادهای بیمه آماده و توانا ا چارچوب‌های تنظیمی برای آبی‌پروری و بیمه صیادی بگونه‌ای بازرانده بر توسعه سیستم‌های بیمه و توسعه‌های پایدار بخش آبی‌پروری تأثیر گذاشته است. اطلاعات نامتناسب، مخاطرات اخلاقی و انتخاب‌های اشتباه (مغایر) جزو محدودیت‌های عمده‌ای هستند که سبب می‌شوند تا شرکت‌های داخلی و بین‌المللی بیمه نتوانند فعالیت‌های بیمه را تعهد کنند و البته اینها هم تأثیر منفی دارند و سبب می‌شوند بیمه‌گرهای جدید در سال‌های اولیه فعالیتشان وارد این عرصه نشوند.

در این کتاب از تقسیمات عمده بسیاری از افراد در بازارهای بیمه آبی‌پروری و شرکت‌های ملی و بین‌المللی که در پشتیبانی و جمع‌آوری اطلاعات باری نموده‌اند تشکر شده که بنا به درخواست این شرکت‌ها، اسمی آنان به منظور حفظ گمنامی و حمایت از اطلاعات تجاری ذکر نشده است. همچنین از حمایت‌های فوق العاده اعضاء FAO، از جمله دکتر آو تیتز و دکتر سورانا سیار (سررویس تکنولوژی صیدها)، دکتر روهانا ساباسینگهه و دکتر جیا جیانسون (منابع آبی داخلی و سرویس آبی‌پروری)، دکتر براگسر، دکتر ناتانائیل هیشاموندنا و آقای دالف و لچکسترام و خانم راشل کلدر (سازمان سرویس‌های حرکتی)، آقای جین، فرانکوئیز پالونیس دسگینی، آقای هایدناتو واتانب و خانم جیوانا مارتسون (هیئت صیادی و بخش طرح)، آقای آک آلونسین (سرپرست بخش کشاورزی، بازارها و سرویس‌های مالی) بعلاوه اشخاص مبتکر در ویتنام، خانم نگاین ویت‌ها و دکتر لسی داک مینه نهایت تشکر و سپاسگزاری را داریم و همچنین از پشتیبانی مالی برای این نشریه از سوی سازمان طرح توسعه (FIPP) و منابع آبی داخلی و سرویس کشاورزی نیز قدردانی به‌عمل می‌آید. در پایاس، در اینجا ماایلم از خانم راباربا هال و فرانکوئیس اسکاتو بخاطر کمک‌های با ارزش آن‌ها در آماده‌سازی این مدارک برای انتشار تشکر خاص به‌عمل آورده شده است.



آبی‌پروری به مشاغل پیشنهاد می‌کند، را افزایش دهد. همچنین هدف FAO این است تا تصمیم گیرندگان در سطوح ملی دولتی را به اندازه‌آژانس بین‌المللی در مورد نقش بیمه آبی‌پروری در توسعه پایدار بخش آبی‌پروری این آگاهی را بدهد که به کرات ثابت شده این فعالیت از پیچیدگی بسیاری برخوردار است. در اوایل سال ۲۰۰۵ بررسی صورت گرفته، کشورهای اصلی تولید کننده محصولات آبی‌پروری را در سرتاسر جهان پوشش می‌داد. نتایج هفت منطقه (چین، آسیا، اروپا، آمریکای شمالی، آمریکای جنوبی ساحارای آفریقا و اقیانوسیه) آماده شد که خصوصیات مکان‌ها و موقعیت‌های آنان را با توجه به بیمه آبی‌پروری مورد بحث قرار داد. خلاصه‌ای از مباحث در مورد این مناطق به همراه نتایج و پیشنهادات صریح در سطوح مختلف به منظور افزایش سهمیه بیمه آبی‌پروری و به جهت مدیریت پایدار و توسعه بخش آبی‌پروری بدست آمد. بعضی از نتایج اصلی این بررسی‌ها اینگونه است تقاضا برای بیمه آبی‌پروری در هیچ زمانی به اندازه امروز نبوده است، اختلاف زیادی بین تقاضا و عرضه بیمه آبی‌پروری در جهان وجود دارد. حدود ۸۰۰۰ قرارداد دارای اعتبار بیمه آبی‌زان در سراسر دنیا وجود دارد. بعضی از مناطق (صاحارای آفریقا،

با توجه به تغییر و دگرگونی سریع فرآیندهای تولید در دنیای آبی‌پروری (مانند قفس‌هایی با قابلیت غوطه‌ور شدن، پرورش‌های دریایی، افزایش تولید، پانیک‌های آبی و سیستم‌های مدار بسته) که گهگاهی زمینه بیماری را افزایش می‌دهد و اینکه عموماً نیازمند سرمایه عظیم از سوی آبی‌پروران می‌باشد، در سرتاسر دهه اخیر تقاضا برای بیمه جهت تأمین و تقسیم خطرات وارد شده (مورد بحث) بطور عمده در بخش آبی‌پروری افزایش یافته است. مدیریت خطرات در بخش آبی‌پروری بسیار مهم و حساس می‌باشد زیرا به توسعه و افزایش اجرای عملیات مدیریتی بهینه (BMPS) قوانین هدایتی و کدهای عملیاتی مناسب، روش‌های عملی استاندارد، مدارک و قابلیت ردیابی شدن منجر می‌شود. بیمه آبی‌پروری وسیله‌ای برای کنترل و مدیریت خطرات آبی‌پروری می‌باشد اما صنعت آبی‌پروری در زمینه سهولت دستیابی، فرآیند کسب پوشش بیمه و مخصوصاً در میزان تلفات آبی‌پروری و محدودیت‌های بیمه‌گر در تأمین سرویس‌های خود دچار ضعف‌هایی می‌باشد.

در این پیشینه FAO قصد دارد تا آگاهی تولید کنندگان را در سرتاسر جهان مخصوصاً در کشورهای در حال توسعه در مورد فرصت‌هایی (امکاناتی) که بیمه

گروه دانش دریا - امید اسماعیلی - روزنامه دریایی اقتصادسرآمد در راستای بالا رفتن دانش دریایی مخاطبان اقدام به انتشار کتب مرتبط با حوزه‌های دریایی می‌کند، یکی از این کتاب‌ها درخصوص بیمه آبی‌پروری است که چند سالی است که در کشور ایران شکل گرفته و امید می‌رود صنعت مهم بیمه حوزه پرورش آبی‌زان را جد تحت پوشش خود قرار دهد.

در این نوشتار سعی می‌شود یافته‌ها و تجربیات دیگر کشورهای ساحلی یا شبیلات محور را به شما خوانندگان و مخاطبان گرامی منتقل کنیم، در همین رابطه کتابی تحت عنوان مروری بر موقعیت کنونی بیمه آبی‌پروری در دنیا که نوشته رایمون ون آنروی است و توسط صندوق بیمه کشاورزی در ایران ترجمه شده است را مرور کرده در همین رابطه می‌خوانیم:

بخش آبی‌پروری همواره به عنوان عامل انعکاسی در توسعه و عملکرد بهتر

در عملیات مدیریتی، برنامه‌های اجرایی و نظام دستورالعمل‌های کارا، روش‌های استاندارد، مدارک و توانایی ردیابی و ثبت کردن نقش مؤثر و حساسی داشته است.

بیمه آبی‌پروری ابزاری جهت (پشتیبانی) اداره و مدیریت خطرات احتمالی برای آبی‌پروری می‌باشد. این نشریه قصد دارد تا نگاهی اجمالی به موقعیت کنونی بیمه ذخایر آبی‌پروری در سرتاسر جهان داشته باشد. هفت نهاد شامل: آسیا، چین، اروپا، آمریکای شمالی، اقیانوسیه، آمریکای جنوبی و ساحار(بیابانی در آفریقا) مشخصات جغرافیایی را در ارتباط با بیمه ذخایر آبی‌پروری ارائه کردند. کتاب همچنین خلاصه‌ای از این اطلاعات و مباحث را به همراه نتایج و توصیه‌های واضح در سطوح مختلف جهت افزایش همکاری بیمه ذخایر آبی‌پروری با مدیریت دشوار و توسعه بخش آبی‌پروری ارائه کرده است.

آماده‌سازی این مدرک

این کتاب در خصوص بیمه آبی‌پروری توسط: دکتر دیمون وان آنروی از سازمان طرح و امنیت صیادی (FIP)، هیئت صیادی FAO، روم آقای فیلیپ AD مدیر مخفی خدمات مدیریت پوشش‌های آبی‌پروری (Aums) Ltd)، ساکس جنوبی، بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی، خانم یانگولو از دانشگاه تانجی شانگهای چین، ریچارد رابرتس، آکولند، نیوزلند و دکتر ماروونی از بانک کشاورزی و توسعه روستایی، مومبایی هند ارائه گردیده است.

مطالب مورد نظر مروری از یافته محلی است که در اواخر سال ۲۰۰۴ و اوایل سال ۲۰۰۵ انجام گرفت و چین و دیگر کشورهای تولید کننده محصولات کشاورزی آسیایی (شامل بنگلادش، هند، ژاپن، ویتنام)، اروپا (فرانسه، ایتالیا، نروژ، اسپانیا و ایالات متحده)، آمریکای جنوبی (برزیل و شیلی)، آمریکای شمالی (ایالات متحده آمریکا و کانادا)، صحرای آفریقا (ماداگاسکار، نیجریه، آفریقای جنوبی، زامبیا و زیمبابوه) و اقیانوسیه (استرالیا و نیوزلند) را در بر می‌گرفت.