

«سر آمد» تحلیل می کند؛

چالش های چهارگانه بخش خصوصی در بندر شهیدرجایی

لزوم بازنگری بنیادین در نگرش به بخش خصوصی در بندر شهیدر جایی

سید گروه بنادر – هر آنچه در قالب بناکارآمدی، بحران عملکرد، یا اختلال در بهره‌وری در بندر شهیدرجایی روی داده است، یک اتفاق مقطعی و تصادفی نیست، بلکه ریشه در گذشته‌ای دارد که ساختار، دیدگاه و عملکرد بنادر کشور را شکل داده است. با توجه به نقش راهبردی بندر شهیدرجایی در زنجیره تأمین ملی، تجارت خارجی و ترانزیت منطقه‌ای، توسعه پایدار و مدیریت مؤثر زیرساخت‌های آن، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، شواهد نشان می‌دهد که طی سال‌های اخیر، رشدفزاینده عملیات تخلیه و بارگیری، ورود و خروج کالاو افزایش ترافیک دریایی وزمینی، از ظرفیت‌های ساختاری موجود بندر پیشی گرفته است. این وضعیت در صورت عدمبرنامهریزی و مداخله هذمندی، می‌تواند منجر به کاهش کارایی، بروز گلوگاههای عملیاتی و تضعیف جایگاه رقابتی بندر در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی شود.

نگاهی به آمار عملیاتی سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نشان می‌دهد که از سال۱۳۹۷که تحریم‌های یکجانبه از سوی آمریکا علیه ایران به‌طور جدی‌تر اعمال شد، میسران تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر شهیدرجایی، سالانه در سطح حدود ۲۰میلیون تن قرار گرفت. این رقم در عین حال که نشان‌دهنده توانایی این بندر در حفظ عملکرد خود تحت شرایط بحرانی و تحریمی بود، اما حاکی از عدم‌رشد قابل توجه در پی بحران‌های اقتصادی و فشارهای بین‌المللی بود. پس از آن در سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ روند تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر شهیدرجایی افزایش یافت تا جایی که در سال۱۴۰۲به بالاترین میزان طی اسال گذشته یعنی ۲۲٫۹میلیون تن رسید.

تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر شهیدرجایی

آمارهای اخیر این بندر نشان می‌دهد که میزان تخلیه و بارگیری کانتینری در س‌ماهه انتهای سال۱۴۰۳به بیش از ۸٫۸میلیون تن رسید که نسبت به زمان مشابه در سال۱۴۰۲که حدود ۴٫۴میلیون تن بود، رشد ۲۷درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش، به‌ویژه در مقایسه با سایر سال‌ها، به‌عنوان پیش‌بینی رشد در عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری در سال۷گذشته محسوب می‌شود.

نیازهای اساسی برای توسعه پایدار بندر شهیدرجایی با توجه به اینکه شروع رشد چشمگیر عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری از نیمه دوم سال ۱۴۰۰ و با پایان همه‌گیری کرونا آغاز شده بود، ضروری بود که تدابیر و تمهیدات کنترلی نیز به‌طور هم‌زمان ارتقا یافته تا از بروز مشکلاتی مشابه حادثه تلخ بندر جلوگیری شده و هم‌زمان بهره‌وری این بندر بیش از پیش افزایش یابد. برخی نیازهای اساسی که باید در ایسن زمینه مدنظر قرار می‌گرفت عبارت‌اند از:

-تقویت ظرفیت‌های نظارتی و مدیریتی: افزایش حجم عملیات نیازمند تقویت سیستم‌های نظارتی برای مدیریت دقیق‌تر ترافیک دریایی، ترخیص کالا و روند تخلیه و بارگیری است. استقرار سامانه‌های هوشمند مدیریتی در بندر شهیدرجایی به منظور کنترل بهتر و پیش‌بینی مشکلات احتمالی، ضروری است.

-افزایش تجهیزات و فناوری‌های روز: برای پاسخ به نیازهای بیشتر، سرمایه‌گذاری در تجهیزات پیشرفته مانند جرثقیل‌های

هوشمند، کنتری کرین‌ها و سیستم‌های اتوماسیون بندری، باید در اولویت قرار گیرد. همچنین استفاده از سیستم‌های ردیابی و مانیتورینگ لحظه‌ای برای بهبود فرایندها الزامی است. -ارتقای سیستم‌های لجستیکی و ترانزیت: به‌منظور تسهیل و تسریع در روند جابه‌جایی کالاها، باید بهبود و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی در کنار بندر شهیدرجایی در نظر گرفته شود.

-مدیریت بهینه نیروی انسانی: با افزایش حجم عملیات، باید آموزش و ارتقای مهارت‌های نیروی انسانی نیز در دستور کار قرار گیرد تا از بروز مشکلات ناشی از فشار کاری جلوگیری شود. -برنامهریزی برای مقابله با بحران‌ها: با توجه به شرایط نا‌پایدار جهانی و اقتصادی، لازم بود برنامهریزی‌های دقیقی برای مقابله با بحران‌های احتمالی (مثل تغییرات ناگهانی در تقاضا) انجام گیرد.

ضرورت ایجاد و نوسازی زیرساخت‌های کلیدی

باید از چند سال گذشته، ایجاد، نوسازی و به‌روزرسانی زیرساخت‌های کلیدی و مدیریت آن‌ها از اولویت‌های اساسی تلقی می‌شد. تحقق این هدف، مستلزم نگاه کلی‌نگر و آینده‌محور در فرایند تصمیم‌سازی، تأمین منابع مالی پایدار و مشارکت واقعی و رقابتی بخش خصوصی –اعم از داخلی و خارجی – در فرایند توسعه و بهره‌برداری از این زیرساخت‌ها بود. حال آنکه طی این سال‌ها نگاه به بخش خصوصی نه به عنوان شریکی استراتژیک، بلکه به عنوان بازگیری حاشیه‌ای و صرفاً پیمانکار اجرایی تلقی شده بود.

متأسفانه در چنین ساختاری، حتی اگر در دوره‌هایی حضور بخش خصوصی افزایش یافته و این بخش با مشارکت در پروژه‌های زیرساختی اقدام به سرمایه‌گذاری کرده است، بلافاصله پس از آن

با حضور بخش‌های غیررقابتی و فشار آن‌ها بر بخش دولتی با اتکا

به نفوذ سیاسی، منابع نامحدود مالی و حمایت‌های غیر رقابتی،

به منظور انتقال ارزش افزوده ایجادشده توسط بخش خصوصی

به آن‌ها، نه‌تنها حضور بخش خصوصی به محاق رفته، بلکه در

بلندمدت نیز با توجه به ماهیت انحصاری این بخش‌ها، کیفیت

خدمات کاهش یافته و هزینه‌های آن نیز افزایش یافته است.

ضرورت تغییر نگاه به بخش خصوصی در بندر شهیدرجایی

در چنین چارچوبی، نیاز به بازنگری بنیادین در نگرش به بخش خصوصی بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. بندر شهیدرجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری و کانتینری کشور، نه‌تنها یکی از گلوگاه‌های اساسی در زنجیره تأمین ملی و منطقه‌ای است، بلکه نیض تپنده‌ای در اقتصاد ایران محسوب می‌شود. این زیرِرو، انتظار می‌رود مدیریت این بندر، برپایه سیاست‌های مدرن، فناوری‌های روز دنیا و مشارکت مؤثر بازیگران خصوصی پیش برود.

اولین حضور بخش خصوصی در بندر شهیدرجایی به سال۱۳۷۷برمی‌گردد؛ زمانی که دولت تصمیم گرفت به‌ منظور ارتقای بهره‌وری و بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های موجود در بنادر، بخشی از فعالیت‌های بندری را به بخش خصوصی واگذار کند که اوج نمود این رویه را می‌توان در برنامه سوم توسعه مشاهده کرد.



پیش از این تصمیم، کلیه فعالیت‌های بندری در اختیار دولت بود و توسط سازمان بنادر و دریانوردی اداره می‌شد. این واگذاری‌ها باعث ارتقای تکنولوژی، کاهش زمان‌های بارگیری و تخلیه کالا، افزایش کیفیت خدمات و به‌طور کلی، افزایش رقابت در این بخش شد.

از سال ۱۳۸۴، با افزایش حضور بخش خصوصی در بندر شهیدرجایی، شاهد رشد سریعی در عملیات تخلیه و بارگیری فرآورده‌های نفتی بوده‌ایم. بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری‌های اولیه خود در توسعه زیرساخت‌های بندری، موجب افزایش ظرفیت‌ها و بهره‌وری قابل توجه در این بندر شد. این حضور، به‌ویژه در بخش فرآورده‌های نفتی، نقش مهمی در تأمین نیازهای داخلی کشور و صادرات فرآورده‌های نفتی ایفا کرد.

در حال حاضر، ۴۰درصد از کل بارگیری و تخلیه فرآورده‌های نفتی کشور در بندر شهیدرجایی انجام می‌شود که نشان‌دهنده موفقیت‌های چشمگیر بخش خصوصی در این بندر است. این عملکرد مثبت ناشی از سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت و نوآورانه بخش خصوصی بوده که با هدف ارتقای زیرساخت‌ها و استفاده بهینه از ظرفیت‌های بندر در راستای نیازهای ملی کشور انجام شده است.

چالش‌های حضور جدی بخش خصوصی

متأسفانه همانطور که توضیح داده شد و در بخش‌های مختلف اقتصاد ایران شاهد آن بوده‌ایم، پس از ایجاد زیرساخت‌ها توسط بخش خصوصی واقعی، بخش غیررقابتی با هدف بهره‌برداری از ارزش افزوده‌ای که بخش خصوصی ایجاد کرده بود، حضور خود را در بندر شهیدرجایی افزایش داده است. این امر، چالش‌هایی را به همراه داشته که در ادامه به آن‌ها پرداخته می‌شود.

-کاهش انگیزه‌های رقابتی و ابتکاری: بخش غیررقابتی که عموماً با منابع دولتی و خصوصی تلفیق شده است، به دلیل عدم‌تعلق کامل به سرمایه‌های خصوصی، ممکن است انگیزه‌های رقابتی و ابتکاری بخش خصوصی واقعی را نداشته باشد. در چنین شرایطی، ممکن است این بخش نتواند به همان سرعت و با همان کارایی اقدام به بهبود فرایندهای عملیاتی کند.

-مهارت‌های پایین‌تر در مقایسه با بخش خصوصی واقعی: یکی از چالش‌های عمده در حضور بخش غیررقابتی، کاهش مهارت‌ها و توانمندی‌ها در مقایسه با بخش خصوصی است. این بخش اغلب به دلیل ساختارهای دولتی خود، قادر به پیاده‌سازی سریع تغییرات و نوآوری‌ها نیست. همچنین عدم‌چابکی و وابستگی به دستورالعمل‌های دولتی می‌تواند مانع از تطبیق سریع با تغییرات بازار و نیازهای مشتری شود.

-کمبود انگیزه‌های احتیاطی کامل: سرمایه‌گذاران بخش غیررقابتی به دلیل آنکه به‌طور کامل از منابع خصوصی استفاده نمی‌کنند، معمولاً در تصمیم‌گیری‌ها احتیاط کمتری به خرج می‌دهند. این موضوع می‌تواند به کاهش کارایی در تخصیص منابع، طولانی‌شدن فرایندها و دیر تصمیم گرفتن در مسائل

مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری:

عملیات اجرایی ۴ پروژه جدید بنادر صیادی در سواحل جنوبی آغاز می شود



مدیر کل دفتر توسعه و مدیریت بنادر و ماهیگیری بنادر ماهیگیری با اشاره به اعتبارات مصوب قابل توجه جهت پیشبرد پروژه‌های ساماندهی، احداث و بهسازی بنادر صیادی گفت: با تخصیص اعتبارات لازم، نیمه دوم امسال شاهد آغاز عملیات اجرایی ۴ پروژه جدید بنادر صیادی در سواحل جنوبی کشور خواهیم بود.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد طاهری با اشاره به اعتبارات مصوب قابل توجه جهت پیشبرد

پروژه‌های ساماندهی، احداث و بهسازی بنادر صیادی به مانا گفت: هم اکنون عملیات اجرایی پروژه‌های بنادر صیادی آبادان و هندیجان در استان خوزستان، خارک در استان بوشهر، جوادالامنه، باسجیدو و بندرعباس در استان هرمزگان و بريس در استان سيستان و بلوچستان در حال انجام است.

مدیر کل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری، خاطرنشان ساخت: علاوه بر پروژه‌های در حال انجام، پروژه‌های جدید نیز در حوزه توسعه بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران قرار دارند.

مدیر کل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری اذعان داشت: در همین راستا تشریفات قانونی پروژه‌های جدید استان بوشهر شامل تکمیل موج‌شکن بندر جعفر، فاز دوم بندر خورخان شامل احداث موج‌شکن و لایروبی حوضچه آرامش برای قایق‌ها و لایروبی بندر نخل تقی که باعث در دسترس قرار گرفتن حوضچه آرامش ۱۷۰هکتاری برای شناورهای صیادی و باری منطقه خواهد شد، انجام خواهد شد.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، یادآور شد: پروژه احداث اسکله بتنی برای لنج‌ها در بندر صیادی سوزادر جزیره قشم هرمزگان انجام و پیمانکاران ذی صلاح طی فرآیند قانونی انتخاب شده‌اند که پس از تخصیص بودجه عملیات اجرایی این چهار پروژه جدید نیز آغاز خواهد شد

باشما هستیم

باتحلیل‌های دریایی روزنامه اقتصادسرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۰۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱ همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

اقتصادسرآمد

چهارشنبه- ۲۲ مهر ۱۴۰۴ - سال یازدهم- شماره ۲۲۴۴

دریاپایه

۳ بندادر



مجوز بهره‌برداری از اسکله سوخت‌رسانی ساحلی شناورهای تجاری در منطقه سجافی شهرستان هندیجان پس از بررسی و تأیید کارگروه نظارت بر سواحل خوزستان، از سوی سازمان بنادر و دریانوردی صادر شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، صدرالله بهرامی در گفتگویی رسانه‌ای اظهار کرد: صدور این مجوز تجاری از راستای اعمال حاکمیت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی بر تمامی فعالیت‌های تجاری و غیرتجاری واقع در نوار ساحلی کشور است.

وی افزود: با بهره‌برداری از این اسکله، ضمن ساماندهی فعالیت‌های سوخت‌رسانی به شناورهای تجاری در منطقه سجافی شهرستان هندیجان، زمینه توسعه زیرساخت‌های پشتیبانی فعالیت‌های دریایی و ارتقای ایمنی دریانوردی در محدوده یاد شده فراهم خواهد شد.

معاون مهندسی و عمران بنادر و دریانوردی خوزستان تصریح کرد: این مجوز بسر پایه چارچوب‌های مصوب کارگروه نظارت بر سواحل و در اجرای سیاست‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و حمایت از بهره‌برداری‌های مجاز صادر شده است. وی با اشاره به رویکرد اجتماعی و اقتصادی این سازمان در اجرای طرح‌های ساحلی گفت: صدور این مجوز علاوه بر رعایت ضوابط فنی و محیط‌زیستی، گامی در راستای تحقق مسئولیت اجتماعی برای پایداری اقتصادی محلی، گسترش فرصت‌های اشتغال و بهبود معیشت محلی در نواحی ساحلی استان به‌شمار می‌رود.

آلودگی ناشی از فعالیت شناورها در حال گسترش به سمت شهر بندرعباس است



عضو شورای شهر بندرعباس گفت: آلودگی ناشی از فعالیت شناورهای صنعتی و نفتی کم‌کم به مناطق مسکونی نزدیک شده و موجب نگرانی مردم و شهر‌ن‌دان شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید محمدرضا موسوی در جلسه شورای شهر بندرعباس که با حضور مدیرکل حفاظت محیط زیست استان هرمزگان برگزار شد، به تشریح مشکلات زیست‌محیطی کلانشهر بندرعباس پرداخت و با بیان نگرانی شهر‌ن‌دان درباره آلودگی دریایی و تخریب جنگل‌های حرا، از مسئولان خواست تا برای رفع این چالش‌ها و تحقق توسعه فضای سبز و کمربند سبز در شهر اقدامات جدی انجام دهند.

موسوی به موضوع آلودگی دریایی بندرعباس پرداخت و گفت: معمولاً صنایع را به‌عنوان منشأ آلودگی می‌شناسیم اما باید توجه داشته باشیم که فعالیت‌های شناورهای صنعتی و نفتی در اسکله‌هایی همچون حقانی و بندر شهید رجایی نیز به شدت در حال آلوده کردن محیط زیست دریایی هستند.

او افزود: این آلودگی‌ها کم‌کم به مناطق مسکونی نزدیک شده و موجب نگرانی مردم و شهر‌ن‌دان شده است.

وی اظهار کرد: شهر‌ن‌دان‌ها بارها گلایه کرده‌اند و دغدغه دارند که توسعه ناهمگون این فعالیت‌ها چه اثرات جبران‌ناپذیری بر زیست‌بوم شهر بندرعباس خواهد گذاشت.

عضو شورای شهر به مصوبه اخیر شورا درباره مشارکت شهرداری در توسعه جنگل حرا اشاره کرد و گفت: هدف اولیه ما حفظ پوشش گیاهی و محیط زیست و کمک به گسترش جنگل‌کاری دریایی در بندرعباس بود، اما نکته مهم این است که این پروژه علاوه بر جنبه زیست‌محیطی، می‌تواند به فرصتی برای رونق گردشگری و اقتصاد شهر تبدیل شود.

وی با ابراز نگرانی از اینکه «محیط زیست با محدود کردن سرمایه‌گذاری‌های تجاری در حریم جنگل حرا باعث شده تا این پروژه مهم دچار تعارض منافع شود و توسعه آن کمرنگ شود»، از مسئولان خواست تا برای رفع این موانع چاره‌اندیشی کنند.