سرآمد اقتصاد

پنج شنبه - ۲۸ آبان ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۶۳۹

جایگاه بخش خصوصی واقعی در معادلات اقتصاد دریایی ایران کجاست؟



سرآمد در شرایطی که فعالیت‌های دریایی ایران با محدودیت‌های امنیتی، تجاری و عملیاتی روبه‌روست، افزایش اختیارات شرکت‌های غیردولتی می‌تواند یکی از راه‌های حفظ جریان تجارت باشد. با این حال، پرسشی مهم‌تر از اصل واگذاری اختیارات وجود دارد؛ آیا همه شرکت‌های فعال در صنعت دریایی فرصت یکسانی برای استفاده از این اختیارات دارند یا در نهایت، بنگاه هایی که از پشتوانه مجموعه های اقتصادی بزرگ و یا دولت برخوردارند، سهم بیشتری از فرصت‌های جدید خواهند برد؟

به گزارش اقتصادسرآمد از سی نیوز، ساختار اقتصاد دریایی ایران تنها از شرکت های دولتی و خصوصی مستقل تشکیل نشده است. در کنار این دو گروه، بنگاه‌هایی نیز فعالیت می کنند که به نهادها، بنیادها، هلدینگ‌های بزرگ و مجموعه‌های اقتصادی وابسته‌اند. این تفاوت در ساختار مالکیت و پشتوانه مالی، می تواند بر توان شرکت‌ها برای دریافت تسهیلات، تأمین تجهیزات، پذیرش پروژه‌های بزرگ و تحمل ریسک های عملیاتی اثر بگذارد. در نتیجه، هر برنامه ای برای افزایش مشارکت بخش غیردولتی در مدیریت شرایط اضطراری، بدون توجه به ساختار واقعی بازار، ممکن است به جای گسترش رقابت، موقعیت بازیگران قدرتمند موجود را تقویت کند.

بخش خصوصی؛ عنوانی مشترک برای شرکت‌هایی با توان متفاوت

در صنعت حمل‌ونقل دریایی، شرکت‌های فعال از نظر منابع مالی، ساختار سهام‌داری، امکانات عملیاتی و ارتباط با مجموعه‌های اقتصادی بزرگ در موقعیت یکسانی قرار ندارند.

یک شرکت مستقل ممکن است سرمایه خود را از محل فعالیت تجاری و تسهیلات بانکی تأمین کند، در حالی که شرکتی وابسته به یک هلدینگ بزرگ، امکان استفاده از ظرفیت مالی و تجهیزاتی مجموعه مادر را داشته باشد. این تفاوت الزاماً به معنای ناکارآمدی شرکت‌های بزرگ یا برخورداری آن‌ها از امتیازات غیرقانونی نیست. مسئله زمانی اهمیت پیدا می کند که شرایط حضور در قراردادها و پروژه‌های دریایی، عملاً به گونه‌ای تعیین شود که تنها تعداد محدودی از بنگاه‌ها توان ورود به رقابت را داشته باشند. برای مثال، الزام به ارائه ضمانت‌نامه‌های سنگین، داشتن گردش مالی بسیار بالا یا سابقه اجرای قراردادهایی با ابعاد بزرگ، ممکن است شرکت‌های متخصص اما کوچک تر را از حضور در برخی مناقصات محروم کند؛ حتی اگر از نظر فنی توان ارائه خدمات مورد نیاز را داشته باشند. بنابراین، یکی از موضوعات اساسی در اصلاح ساختار اقتصاد دریایی، بررسی تناسب شرایط واگذاری قراردادها با ماهیت واقعی خدمات است.

قراردادهای اضطراری چگونه می‌توانند به تمرکز بازار منجر شوند؟

در شرایط بحران، دستگاه های اجرایی ممکن است برای تأمین فوری خدمات بندری و دریایی به سراغ شرکت هایی بروند که پیش تر با آن‌ها همکاری داشته‌اند یا از ظرفیت مالی و تجهیزاتی شناخته شده‌ای برخوردارند. این انتخاب در برخی مأموریت‌های حساس می‌تواند از نظر عملیاتی توجیه‌پذیر باشد؛ زیرا فرصت کافی برای ارزیابی پیمانکاران جدید وجود ندارد.

اما اگر قراردادهای اضطراری بدون معیارهای روشن، محدودیت زمانی و سازوکار ارزیابی عملکرد منعقد شوند، خطر شکل گیری روابط تجاری بلندمدت خارج از رقابت مؤثر افزایش می‌یابد.

برای جلوگیری از چنین وضعیتی، می‌توان پیش از وقوع بحران، فهرستی از شرکت‌های واجد صلاحیت در رشته‌های مختلف خدمات دریایی تهیه کرد. در این فهرست، توان فنی، تجهیزات آماده‌به‌کار، سابقه عملکرد و ظرفیت پاسخ‌گویی باید معیار اصلی باشد، نه صرفاً اندازه شرکت یا وابستگی سازمانی آن. همچنین قراردادهای بزرگ در مواردی که از نظر فنی و اقتصادی امکان‌پذیر است، می‌توانند به بسته‌های خدماتی مستقل تقسیم شوند تا شرکت‌های تخصصی بیشتری امکان مشارکت داشته باشند.

کدام تصمیم‌ها واقعاً باید از مسیر اداری خارج شوند؟

بخش قابل توجهی از زمان عملیات دریایی صرف هماهنگی میان شرکت‌های خدماتی و دستگاه‌های مختلف می‌شود. این موضوع به‌ویژه زمانی اهمیت پیدا می کند که شناور به تعمیر فوری، تأمین قطعات، تغییر برنامه تخلیه یا خدمات پشتیبانی خارج از برنامه نیاز داشته باشد. در چنین مواردی، ضرورتی ندارد هر تصمیم اجرایی که در محدوده مجوزهای معتبر و قراردادهای مصوب قرار دارد، دوباره وارد چرخه طولانی تأییدهای اداری شود. می توان به شرکت‌های واجد صلاحیت اجازه داد درباره نحوه تأمین تجهیزات، انتخاب پیمانکار فرعی، سازمان‌دهی نیروی انسانی و اجرای خدمات تخصصی، در چارچوب مشخص تصمیم بگیرند. در مقابل، تعیین محدودیت‌های امنیتی، کنترل ایمنی شناورها، مدیریت ترافیک دریایی و صدور مجوزهای حاکمیتی باید در اختیار مراجع قانونی باقی بماند. مرز اصلی در اینجا میان «اجرای خدمت» و «اعمال حاکمیت» است. شرکت خصوصی می تواند مسئول انجام عملیات باشد، اما نمی تواند جایگزین مرجع قانونی تأییدکننده ایمنی یا امنیت آن عملیات شود.

بنادر کوچک؛ فرصتی برای شکستن تمرکز خدمات

یکی از حوزه‌هایی که امکان مشارکت گسترده تر شرکت‌های مستقل را فراهم می کند، خدمات مورد نیاز بنادر کوچک و مسیرهای دریایی محلی است.

همه فعالیت‌های دریایی به کشتی‌های بزرگ، سرمایه‌گذاری‌های سنگین یا تجهیزات پیچیده نیاز ندارند. حمل محموله‌های محدود، پشتیبانی شناورهای کم‌آبخور، تعمیرات سبک، خدمات فنی و تأمین تجهیزات از جمله فعالیت‌هایی هستند که بسته به شرایط هر بندر، شرکت‌های تخصصی کوچک‌تر نیز می‌توانند در آن‌ها نقش داشته باشند.

واگذاری این خدمات بر اساس نیاز واقعی هر منطقه، علاوه بر استفاده از ظرفیت بنگاه‌های محلی، می‌تواند وابستگی عملیاتی بنادر به تعداد محدودی از پیمانکاران بزرگ را کاهش دهد.

البته کوچک بودن شرکت به‌تنهایی مزیت محسوب نمی‌شود. رعایت استانداردهای فنی، برخورداری از نیروی انسانی متخصص، پوشش بیمه‌ای مناسب و توان انجام تعهدات باید برای همه پیمانکاران الزامی باشد.

مسئله پنهان؛ چه کسی توان تحمل ریسک جنگ را دارد؟

شرایط اضطراری تنها شیوه مدیریت عملیات را تغییر نمی‌دهد، بلکه بر هزینه و ریسک اقتصادی فعالیت شرکت‌ها نیز اثر می‌گذارد. یک بنگاه بزرگ ممکن است بتواند بخشی از زیان ناشی از توقف عملیات یا افزایش هزینه بیمه را از محل منابع دیگر خود جبران کند. در مقابل، وقوع یک حادثه یا تأخیر طولانی در دریافت مطالبات می‌تواند ادامه فعالیت یک شرکت مستقل را با مشکل جدی روبه‌رو کند.

این تفاوت، رقابت در شرایط بحران را پیچیده‌تر می‌کند.

اگر قراردادهای خدمات دریایی بدون تعیین تکلیف هزینه‌های ناشی از شرایط جنگی منعقد شوند، شرکت‌هایی که پشتوانه مالی محدودتری دارند ممکن است از پذیرش مأموریت صرف‌نظر کنند. راهکار، الزام همه شرکت‌ها به پذیرش ریسک یکسان نیست؛ بلکه باید در قراردادها مشخص شود هزینه‌های غیرعادی، خسارت‌های قابل جبران، شرایط تعلیق عملیات و مسئولیت هر طرف چگونه محاسبه خواهد شد. چنین ترتیبی علاوه بر افزایش اطمینان فعالان اقتصادی، امکان مشارکت شرکت‌هایی را فراهم می کند که توان عملیاتی دارند اما قادر نیستند ریسک‌های نامحدود را بپذیرند.

دولت چگونه می‌تواند بدون ایجاد انحصار، اختیارات بیشتری واگذار کند؟

در اصلاح ساختار مدیریت دریایی، صرف افزایش تعداد قراردادهای واگذارشده به بخش غیردولتی معیار مناسبی برای سنجش موفقیت نیست. ممکن است حجم واگذاری‌ها افزایش یابد، اما بخش عمده قراردادها همچنان در اختیار تعداد محدودی از مجموعه‌های اقتصادی باقی بماند. در چنین شرایطی، شکل حقوقی مجریان تغییر کرده، اما ساختار رقابت تحول چندانی پیدا نکرده است. برای ارزیابی نتیجه واقعی واگذاری‌ها، لازم است اطلاعاتی مانند تعداد شرکت‌های شرکت کننده در مناقصات، سهم بنگاه‌های مستقل از قراردادها، میزان تمرکز بازار و عملکرد پیمانکاران بررسی شود. شفافیت در این اطلاعات، ضمن فراهم کردن امکان نظارت عمومی، می‌تواند مشخص کند کدام موانع ورود به بازار ناشی از الزامات ضروری فنی هستند و کدام محدودیت‌ها قابلیت اصلاح دارند. از سوی دیگر، باید میان واگذاری اختیار و واگذاری امتیاز اقتصادی تفاوت گذاشت. اختیار اجرایی باید با مسئولیت، مدت اعتبار و معیارهای ارزیابی همراه باشد؛ در حالی که اعطای فرصت تجاری بدون رقابت و نظارت کافی می‌تواند زمینه‌ساز تمرکز بیشتر بازار شود.

آزمون واقعی اقتصاد دریایی در شرایط بحران

شرایط اضطراری می‌تواند ضرورت اصلاح برخی رویه‌های قدیمی در مدیریت بنادر و خدمات دریایی را آشکار کند، اما نباید به فرصتی برای تثبیت موقعیت اقتصادی گروهی محدود از شرکت‌ها تبدیل شود. اقتصاد دریایی ایران برای حفظ جریان تجارت به ظرفیت شرکت‌های بزرگ و کوچک، بنگاه‌های تخصصی مستقل و مجموعه‌های خدماتی محلی نیاز دارد. هر یک از این گروه‌ها می‌توانند متناسب با توان عملیاتی خود بخشی از نیازهای کشور را تأمین کنند. آنچه باید تغییر کند، شیوه دسترسی به فرصت‌ها و معیار انتخاب مجریان است؛ به گونه‌ای که توان فنی، کیفیت خدمات و مسئولیت‌پذیری بر وابستگی سازمانی یا قدرت مالی صرف تقدم پیدا کند. واگذاری اختیارات زمانی به تقویت اقتصاد دریایی منجر می‌شود که تعداد تصمیم گیران توانمند را افزایش دهد، نه آنکه تنها دامنه فعالیت بازیگران مسلط را گسترده تر کند. در نهایت، موفقیت این رویکرد را نمی‌توان صرفاً با سرعت صدور مجوزها یا تعداد قراردادهای واگذارشده سنجید. معیار مهم‌تر آن است که آیا پس از اجرای اصلاحات، شرکت‌های بیشتری امکان رقابت و ارائه خدمات پیدا کرده‌اند و بنادر کشور در برابر اختلالات احتمالی، از گزینه‌های عملیاتی متنوع‌تری برخوردار شده‌اند یا خیر.

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران:

خسارت ۶.۲ همتی بخش شیلات در دوران جنگ تحمیلی



معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران بنادر و اسکله های صیادی را محل کسب روزی جامعه صیادی دانست و گفت: در زمان جنگ ۶.۲ هزار میلیارد تومان خسارت به بخش های مختلف شیلاتی از جمله شناورها و اسکله های صیادی بخش خصوصی وارد شد.

به گزارش اقتصادسرآمد عطاءالله رئیسی درنشست خبری دهمین نمایشگاه بین المللی صنعت شیلات، غذاهای دریایی و صنایع وابسته افزود: از این میزان خسارت ۵ همت مربوط به شناورهای بخش خصوصی و ۱.۲ همت خسارت اسکله ها برآورد شده که البته بندرانزلی هم در جنگ خسارت هایی دیده است.

وی با بیان اینکه در طول مدت جنگ ۸۳ هزارتن تخلیه صید در استان های جنوبی صورت گرفت افزود: طبق آمارها بیش از ۴۲۳ شناور در کلاس های مختلف یا کاملا نابود شدند یا خسارت دیدند.

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران به نگرانی های جامعه صیادی در تامین سوخت و انرژی در صورت حمله دشمن به زیرساخت ها اشاره کرد و گفت: در فصل موسوم (از اواخر خردادماه تا شهریورماه) به دلیل تلاطم دریا ممکن بود صیادان نتوانند به آبهای فراساحلی بروند که با همکاری های وزارت جهاد کشاورزی و تامین سوخت توسط شرکت فراورده های نفتی ۷۰ شناور به آبهای فراساحلی رفتند و بیش از ۱۰۰ هزارتن تخلیه صید در فصل موسوم انجام شد. وی اضافه کرد: با تامین ماهی در فصل موسوم توانستیم کنسرو ماهی مورد نیاز کشور در فروشگاه های زنجیره ای دوره جنگ را تامین کنیم.

رئیسی با تاکید بر تحولات ساختاری و صنعتی شدن شیلات گفت: اکنون با تغییر ساختار شناورها و ارتقای ابعاد و استحکام آن ها روش های سنتی عبور کرده ایم به طوری که صیادان می توانند ۱۲ ماه سال در دریا حضور داشته باشند.

وی اضافه کرد: توسعه تجهیزات بنادر کشور نیز به سطحی رسیده که با استانداردهای جهانی برابری می کند و زنجیره تامین و لجستیک ما با همکاری صیادان شمال و جنوب به شدت تقویت شده است.

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران درباره چشم انداز صادرات و جایگاه جهانی شیلات گفت: با بکارگیری فناوری های نوین ماهیت صادرات ما تغییر کرده به طوری که دیگر به صادرات ماهی های کم ارزش اکتفا نمی کنیم بلکه محصولات با کیفیت و پیش خرید شده را راهی بازارهای استراتژیک از جمله چین، تایوان، تایلند، مالزی و ژاپن کرده ایم.

وی افزود: تازگی و کیفیت استاندارد جهانی ماهی های ایرانی باعث شده تا محصولات ما در بازارهای بین المللی با قیمت گذاری بالاتر و به عنوان یک مزیت رقابتی عرضه شود.

وی درباره ممنوعیت صید ترال گفت: این نوع صید مخرب است اما برداشت برخی گونه های آبزیان باید از طریق صید ترال انجام شود.