

گزارش فراتحلیل (۳) چالش‌های حمل‌ونقل حوزه دریایی

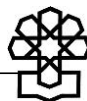
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۶۴۱۳
اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۸

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۱.....	مقدمه
۲.....	گستره مطالعات
۴.....	چالش شفافیت و سرعت عملکرد
۶.....	چالش مدیریت مخاطرات و شوک‌های بیرونی
۹.....	چالش هماهنگی ارگان‌های سیاسی و اقتصادی حمل‌ونقل دریایی
۱۰.....	چالش کارایی و بهره‌وری حمل‌ونقل دریایی
۱۲.....	چالش نحوه خصوصی‌سازی و مقررات آن در حوزه حمل‌ونقل دریایی
۱۵.....	چالش قیمتگذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی و خدمات مرتبط با آن
۱۷.....	چالش آلاینده‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل دریایی
۱۹.....	چالش فقدان اطلاعات و آمار مستدل در حوزه حمل‌ونقل دریایی
۲۱.....	چالش سرمایه‌گذاری و تأمین مالی حمل‌ونقل دریایی
۲۴.....	جمع‌بندی
۲۴.....	منبع و مأخذ



گزارش فراتحلیل (۳) چالش‌های حمل‌ونقل حوزه دریایی

چکیده

بر اساس مطالعات انجام شده مهم‌ترین چالش‌های حوزه حمل‌ونقل دریایی عبارتند از:

۱. شفافیت و سرعت عملکرد،
۲. مدیریت مخاطرات و شوک‌های بیرونی،
۳. کارایی و بهره‌وری حمل‌ونقل دریایی،
۴. نحوه خصوصی‌سازی و مقررات آن در حوزه حمل‌ونقل دریایی،
۵. قیمتگذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی و خدمات مرتبط با آن،
۶. آلاینده‌گی‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل دریایی،
۷. فقدان اطلاعات و آمار مستدل در حوزه حمل‌ونقل دریایی،
۸. سرمایه‌گذاری و تأمین مالی.

مقدمه

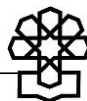
گزارش حاضر سومین گزارش از سلسله گزارش‌های فراتحلیل است. روش‌شناسی تحقیق در گزارش (۱) توضیح داده شد. در این گزارش به بیان مسئله که همان چالش‌های حمل‌ونقل دریایی است، پرداخته می‌شود.

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز مردم دنیا غیرقابل انکار و توجه به آن ضروری است. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آنها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها بر اساس این مشخصات تدوین می‌شود. این سیاست در قالب راهبرد دریایی کشورها تبیین می‌شود و اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی را به دنبال دارد. موفقیت در هر یک از اهداف نامبرده بستگی به میزان به‌کارگیری صحیح و مؤثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و قوانین و مقررات دارد و مدیریت کارا و مؤثر این منابع در هر کشوری، آن کشور را تبدیل به یکی از قدرت‌های دریایی می‌کند.

مزیت‌های جغرافیایی کشورمان در حوزه دریایی بسیار زیاد است. دارا بودن حدود ۳۰۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی، دسترسی به دریا در شمال و جنوب کشور، دسترسی به آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، قرارگیری کشور بر سر مسیر کریدورهای ترانزیتی شمالی-جنوبی و عملکرد ارتباط‌دهنده کشورهای آسیای میانه با آب‌های جنوب کشور از جمله مزیت‌های مهم جغرافیایی کشور در حوزه دریایی به‌شمار می‌رود. از نظر اقتصادی، صنایع دریایی جایگاه ویژه‌ای را در اقتصاد کشور داراست.

گستره مطالعات

صنایع دریایی ایران در طول ایام و گذشت زمان همواره با موانع و تنگناهایی دست‌وپنجه نرم کرده است. اگرچه سرمایه‌گذاری‌های نسبی تا حدودی در این صنعت تأثیرگذار بوده، ولی طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی علی‌رغم تلاش‌ها و حرکت‌های نسبی به ناکامی ختم شده



است. فقدان سیاستگذاری هماهنگ و نبود استراتژی مدون دو عامل اصلی هستند که باعث شکل‌گیری گلوگاه‌های چندلایه در مسیر توسعه صنعت دریایی شده است. با تکیه بر همین امر، این بخش به بررسی چالش‌های حوزه حمل‌ونقل دریایی اختصاص یافته که مهم‌ترین آنها بر اساس مطالعات موجود شامل چالش‌های زیر است:

۱. شفافیت و سرعت عملکرد،

۲. مدیریت مخاطرات و شوک‌های بیرونی،

۳. کارایی و بهره‌وری حمل‌ونقل دریایی،

۴. نحوه خصوصی‌سازی و مقررات آن در حوزه حمل‌ونقل دریایی،

۵. قیمتگذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی و خدمات مرتبط با آن،

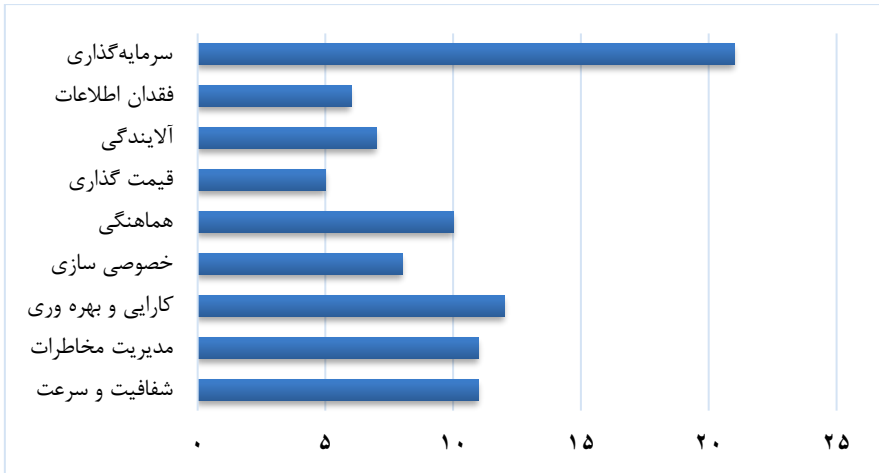
۶. آلاینده‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل دریایی،

۷. فقدان اطلاعات و آمار مستدل در حوزه حمل‌ونقل دریایی،

۸. سرمایه‌گذاری و تأمین مالی.

در بررسی ۵۰ مطالعه صورت گرفته در حوزه حمل‌ونقل دریایی فراوانی چالش‌ها در نمودار زیر تعیین شده است (گفتنی است که برخی از مطالعات به چند چالش اشاره کرده‌اند).

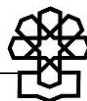
نمودار. چالش‌های حمل‌ونقل دریایی



در ادامه به تفکیک به بررسی چالش‌های پیشنهادی و نیز راهکارهای مستخرج از مطالعات به منظور برون‌رفت از آنها خواهیم پرداخت.

چالش شفافیت و سرعت عملکرد

بهترین کالا، اگر در وقت مناسب، در محل مناسب و در شرایط مناسب دریافت نشود؛ مطلوبیت نخواهد داشت. بنابراین، باید بین خریدار و حمل‌کننده همکاری و رابطه نزدیک وجود داشته باشد. حمل کالا در صورت‌های مختلفی همچون دریایی عامل مهمی است که هزینه‌های آن در رقابتی کردن فروش کالا تأثیر مستقیم دارد و کاهش هزینه حمل و سرعت انتقال و حمل کالا، یکی از هدف‌های اساسی مدیران اقتصادی هر جامعه است.



عدم شفافیت در اقتصاد دریا موجب شده است تا از یک طرف به دلیل نبود نظارت اطلاعاتی کافی، فساد اداری، اقتصادی و مالی هزینه‌های سنگینی را بر حمل‌ونقل دریایی تحمیل کند و از طرف دیگر به دلیل فقدان اطلاعات و شفافیت در اقتصاد دریا شاهد امکان‌ناپذیری برنامه‌ریزی صحیح و جامع اقتصادی و متناوب بودن سیاست‌ها در حمل‌ونقل دریایی باشیم. نبود، کمبود و یا عدم شفافیت اطلاعات در حمل‌ونقل دریایی ایران، همواره توسط کارشناسان به عنوان عاملی در جهت فرار از نظارت بر عملکرد بخش‌های فعال در اقتصاد دریا و در نتیجه افزایش فساد اداری در بخش حمل‌ونقل دریایی عنوان شده است. بسیاری از مشکلات اقتصاد دریا موجود از جمله توزیع نامناسب منابع کمیاب بانک‌ها، افزایش بی‌رویه مطالبات معوق، افزایش واردات و قاچاق کالاهای مصرفی، عدم امکان حمایت صحیح از تولید و سرمایه‌گذاری داخلی، بالا بودن هزینه‌های تولید و توزیع، تغییرات ناگهانی و غیرقابل کنترل قیمت‌ها، فرار مالیاتی و عدم امکان شناسایی دقیق پایه‌های مالیاتی، وابستگی شدید بودجه به نفت و سهم پایین مالیات از کل درآمدهای عمومی دولت، کاهش اعتبارات عمرانی و غیره از جمله پیامدهای عدم شفافیت در سازمان حمل‌ونقل دریایی کشور است.

شایان ذکر است که تعداد ۱۱ مطالعه به این چالش اشاره دارند و در این راستا پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود:

۱. بهره‌گیری از شبکه اطلاعاتی و اتوماسیون مربوط به کانتینرهای دریایی،
۲. تجهیز ناوگان دریایی به انواع تجهیزات نوین دریانوردی جهت افزایش سرعت مسافرت دریایی،
۳. تجهیز سیستم اتوماسیون بارنامه و صورت وضعیت حمل‌ونقل بار و مسافر،

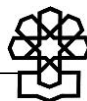
۴. رعایت استانداردهای حسابداری و نیز سازوکار تعبیه شده در قانون محاسبات عمومی در خصوص فرایند و زمانبندی تأیید و ارائه صورت‌های مالی حمل‌ونقل دریایی.

چالش مدیریت مخاطرات و شوک‌های بیرونی

مجموعه تحریم‌های بی‌سابقه‌ای که علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعم از شرکت‌های تابعه و همچنین کشتی‌های ملکی و حتی برخی مدیران ارشد اعمال شد و این شرکت را از مراوده با اشخاص آمریکایی و اروپایی و تردد با بنادر آنها منع و هر نهادی در هر جای دنیا را در صورت مراوده با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یا شرکت‌های وابسته، مشمول تحریم‌های ثانویه ایالات متحده کرد، باعث شد با ایجاد ممنوعیت‌ها و محدودیت‌ها در تأمین خدمات مرتبط با صنعت کشتیرانی، محدوده جغرافیایی فعالیت‌ها در بازارهای بین‌المللی محدود شود و مشکلات عدیده‌ای نیز در فرایند ارتقا و به‌روزآوری و اجرای پروژه‌های توسعه‌ای ناوگان به‌وجود آید که همزمان با رکود اقتصادی جهان و تسری آثار آن به صنعت جهانی حمل‌ونقل دریایی، فشار مضاعفی بر فعالیت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران وارد آورد.

البته نباید از ثمراتی که تحریم‌ها در راستای اقتصاد مقاومتی هم داشته صرف‌نظر کرد که از جمله آنها می‌توان به توسعه فعالیت‌های سوخت‌رسانی، توسعه تعمیرات کشتی، ورود به بازار بیمه‌های دریایی و تأمین پوشش پی‌اند‌آی^۱ برای کشتی‌های ناوگان و همچنین با به‌کارگیری مؤسسات رده‌بندی داخلی و تقویت آنها اشاره داشت. سال گذشته اعلام شد که کشتیرانی رفع تحریم شده است، اما از آن زمان به بعد دیگر خبری از اجرای رفع

1. P&I



تحریم‌ها نشد. هنوز هم با وجود توافق هسته‌ای هیچ‌یک از تحریم‌های کشتیرانی برداشته نشده است و همان‌گونه که در نوبت‌های قبلی هم از رفع تحریم خبر رسید، هنوز هیچ‌یک عملیاتی نشده است و کماکان همه تحریم‌های این بخش جاری است و هنوز به توافقنامه امیدوار هستیم تا همه تحریم‌ها به صورت یکجا برداشته شود، اما اینکه کشتیرانی در خط مقدم تحریم‌ها قرار داشته باید گفت که کشتیرانی در مدت تحریم‌ها کامل‌ترین و سخت‌ترین نوع تحریم‌ها را تجربه کرده است و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از اولین بخش‌هایی بود که تحریم شد.

در این مدت برخی شرکت‌ها (مشتریان) از ایران رفتند، برای مثال هنگام اعلام تحریم‌ها به ویژه در بخش کالاهای اساسی به دلیل اینکه بحث خرید کالا هم مورد توجه و مشکل قرار گرفت، به طور طبیعی کسانی که به ایران کالا می‌فروختند حال چه گندم، جو و ذرت معمولاً با شرط اینکه کشتیرانی را خود انتخاب کنند، معامله می‌کردند و این به ضرر ایران بود. این مشکل در بخش فله بیش از سایر محمولات اتفاق می‌افتاد و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خسارت جدی در این میان دید و در شرایطی حتی مجبور به توقف برخی خریدها شد. این نوع خرید و فروش کالا در زمان تحریم‌ها نه به صورت کاملاً صد درصد، اما تا حد نسبی بر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آثار سختی گذاشت. این شرایط در برخی اقلام شدنی بود، اما در اقلامی همچون گندم، جو، ذرت، سویا و شکر به صورت کامل از ید کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خارج شد.

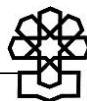
شایان ذکر است که تعداد ۱۱ مطالعه به این چالش اشاره دارند و در این راستا

پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود:

۱. در حال حاضر گروه‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با هدف کلی تکمیل زنجیره تأمین حمل‌ونقل، برنامه‌های توسعه‌ای خود را در بخش‌های مختلف کشتیرانی و سایر خدمات وابسته و تکمیلی، پیگیری می‌کنند و این برنامه‌ها از موارد مربوط به توسعه و تنوع‌بخشی بازار و ناوگان تا توسعه فعالیت‌های ترانزیتی را دربردارد. در این میان توسعه فعالیت‌های بندری و ترمینال‌داری و همچنین ایجاد و راه‌اندازی بنادر خشک در دستور کار گروه قرار داشته و با توجه به پتانسیل کشور در خصوص تولید سوخت باکیفیت کشتی، توسعه سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در منطقه نیز از جمله برنامه‌های اصلی گروه بوده است. شرایط مناسب و همچنین نیاز وافر کشور به توسعه تعمیرات شناورها در داخل کشور، گروه کشتیرانی را بر آن داشته است که در این زمینه نیز اقدامات لازم را پیگیری کرده و به دنبال کسب سهم در منطقه باشد.

۲. شرط همکاری‌های خارجی: همان‌طور که مدت‌هاست به طور مرتب در رسانه‌ها نیز ملاحظه می‌شود، شرکت‌ها و شرکای خارجی کشور در قالب هیئت‌های تجاری رفت‌وآمدهای زیادی به کشور داشته‌اند تا ضمن ارزیابی شرایط موجود، فرصت‌های همکاری آتی را برآورد کنند. در این چارچوب، دیدارهای زیادی نیز با شرکای تجاری‌مان انجام شده که حتی بعضاً به امضای توافقنامه‌های همکاری نیز منجر شده است؛ اما باید اذعان داشت، در موارد بسیاری، همکاری‌ها منوط به اجرایی شدن توافق و رفع کامل محدودیت‌هاست و از طرف دیگر، نهایت سعی و تلاش این مجموعه باید بر حفظ دستاوردهای دوران تحریم استوار باشد.

در مورد ورود هیئت‌های خارجی به ایران نیز باید گفت پیش از تحریم‌ها علاوه بر کشورهای اروپایی که خطوط مستقیم وجود داشت، حدود ۳۰ درصد از فعالیت کشتیرانی



جمهوری اسلامی ایران بین‌المللی بود، به‌گونه‌ای که ایران از اروپا به چین کالا حمل می‌کرد و به‌گونه‌ای تنظیم می‌شد که کشتی‌ها همواره پرحرکت کنند و مسیری را خالی حرکت نکنند و به جایی رسیده بود که ۳۰ درصد از فعالیت‌ها به ایران ارتباطی نداشت و بین‌المللی بود و این نشان می‌دهد که کشور در بازار اروپا به صورت رقابتی عمل کند، زیرا غیر از رقابت هم از لحاظ سرویس‌دهی و هم قیمت کار کرد. بنابراین زمینه‌های همکاری هم برای ایران حول محصولات است که بعد از تحریم‌ها وارد بازار اروپا و آمریکا می‌شود و هم محصولات واردات تقویت و همچنین فضای بین‌المللی آباد شده و می‌توان در مسیر قاره‌های مختلف حرکت کرد و کالاهای کشورهای مختلف را به مقصد رساند.

چالش هماهنگی ارگان‌های سیاسی و اقتصادی حمل‌ونقل دریایی

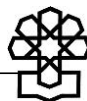
یکی از چالش‌های اصلی در حمل‌ونقل دریایی کشور، عملکرد جزیره‌ای دستگاه‌های تصمیم‌گیر اقتصادی در گذشته بوده است. شکست تجربه‌های هماهنگ‌سازی در ادوار پیشین ضرورت رفع این خلأ را بیش از گذشته آشکار ساخته است. زیرا نبود هماهنگی مطلوب میان تیم اقتصادی موجب شده علاوه بر اینکه مسیر عبور از چالش‌ها هموار نباشد در برخی مقاطع ایده‌ها و سیاست‌های راهگشا در یک بخش با عملکرد بخش دیگر خنثی شود. با توجه به آزمودن روش‌های مختلف و نتیجه‌بخش نبودن تجربه‌های گذشته در تعریف و جایگاه اتاق فرمان اقتصادی، کارشناسان پیشنهاد می‌دهند که می‌توان از تجربه کشورهای موفق برای ساماندهی و هدایت تیم اقتصادی برای عبور از چالش‌ها و اجرای سیاست‌های این حوزه استفاده کرد.

در حال حاضر اگر سؤال کنیم که برنامه دولت برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل دریایی و حل چالش‌های کنونی اقتصاد دریا چیست، شاید جواب‌های مختلفی برای هر یک از این چالش‌ها وجود داشته باشد. در حقیقت به اندازه تمام سیاستگذاران و نهادهای مرتبط با حمل‌ونقل دریایی برای چالش‌های اقتصاد دریا، راه‌حل وجود دارد. شایان ذکر است که تعداد ۱۰ مطالعه به این چالش اشاره دارند و در این راستا پیشنهاد‌های زیر ارائه می‌شود:

۱. یکی از الگوها، تشکیل نهادی از مشاورانی است که متشکل از اقتصاددانان برجسته و برابند خردجمعی اقتصاد ایران باشد تا بتواند از طریق سیاستگذاری درست، هم وظیفه هماهنگی میان ارگان‌های مرتبط با اقتصاد دریا را بر عهده گیرد و هم از پشتیبانی بیرون سیاسی برخوردار باشد. این اتاق فرمان می‌تواند در بخش حمل‌ونقل دریایی با ایجاد یک زبان مشترک در مشکلات و راه‌حل‌های اقتصاد دریا، عملکرد اقتصادی حوزه حمل‌ونقل دریایی را نسبت به دوره‌های قبل متمایز کند.
۲. کارشناسان اقتصادی معتقدند برای رفع چالش‌ها نیاز به سازوکاری هماهنگ است. در مسائل فکری و دیدگاهی سازوکار اجرایی مناسب برای ایجاد افق مشترک، تشکیل یک نهاد فرادستگاهی و فرادیدگاهی از لحاظ اصول اقتصادی است.

چالش کارایی و بهره‌وری حمل‌ونقل دریایی

امروزه رقابت در عرصه تولید و تجارت دریایی در جهان به واسطه کم‌رنگ شدن مرزهای اقتصادی ابعاد دیگری یافته و کوشش در جهت بهبود و ارتقای بهره‌وری پایه اصلی اقتصاد حمل‌ونقل دریایی را تشکیل می‌دهد. به بیان دیگر بهبود بهره‌وری مستلزم به فعل درآوردن



توان بالقوه این بخش از حمل و نقل است، از این رو این حرکت به یک ابزار محرک نیاز دارد، و مناسب‌ترین محرک، رقابت در صحنه بازارهای داخلی و خارجی است. ارتقای بهره‌وری سبب پیشرفت و توسعه‌یافتگی بنادر می‌شود و اکثر کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه به‌منظور اشاعه نگرش به مقوله بهره‌وری و تعمیم به‌کارگیری اصول و روش‌های آن در حمل و نقل دریایی، سرمایه‌گذاری زیادی انجام داده‌اند. بررسی عملکرد کشورهایی که در چند دهه ارزش افزوده اقتصادی قابل توجهی از حمل و نقل دریایی داشته‌اند، حاکی از آن است که اکثر این کشورها رشد اقتصاد دریا را از طریق افزایش بهره‌وری به دست آورده‌اند.

در جهان امروز بهره‌وری حمل و نقل دریایی تقریباً مترادف با پیشرفت است. استاندارد زندگی در یک جامعه به درجه‌ای از تأمین حداقل نیازهای جامعه بستگی دارد. به عبارت دیگر مقدار و کیفیت غذا، پوشاک، مسکن، آموزش و امنیت اجتماعی، استانداردهای زندگی را تعیین می‌کنند. برای ارتقای استاندارد زندگی باید غذا، پوشاک و مسکن بیش‌تری تولید شود. افزایش مقدار تولید کالاها و خدمات می‌تواند از طریق افزایش نهاده‌های نیروی کار و سرمایه انجام شود یا از منابع موجود به صورت کاراتری استفاده شود. با توجه به محدود بودن منابع کشورها، بهره‌وری بیش‌تر یک ضرورت برای ارتقای استاندارد زندگی یک ملت محسوب می‌شود. بهره‌وری بیش‌تر موجب رشد اقتصادی و اجتماعی خواهد شد. با بهبود بهره‌وری شاغلان به دستمزد بیش‌تر و شرایط کاری مناسب‌تر خواهند رسید و فرصت‌های شغلی بیش‌تری نیز تولید خواهد شد. بهره‌وری بالاتر از یک سو موجب کاهش قیمت‌ها شده و از سوی دیگر سود سهام‌داران را افزایش می‌دهد. با توجه به ترکیب سنی جمعیت ایران که عمدتاً جمعیت مصرف‌کننده است، وجود نرخ بیکاری نسبتاً بالا، عدم استفاده از ظرفیت کامل واحدهای تولیدی و نبود ساختارهای مناسب در اکثر بخش‌های اقتصادی، توجه به

بهبود بهره‌وری و ارتقای آن در همه سطوح به‌عنوان زمینه‌ساز توسعه و پیشرفت اقتصادی، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

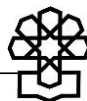
شایان ذکر است که تعداد ۱۲ مطالعه به این چالش اشاره دارند و در این راستا برای افزایش بهره‌وری و کارایی اقتصادی پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود:

۱. کوچک کردن بخش دولتی اقتصاد در بخش حمل‌ونقل دریایی و باز کردن راه برای فعالیت بخش خصوصی در این بخش،
۲. بهبود فرایند آموزش نیروی انسانی در بخش دریایی،
۳. مدیریت هزینه‌ها و انتقال فناوری در بخش حمل‌ونقل دریایی،
۴. افزایش بهره‌وری کاهش ضایعات حمل‌ونقل دریایی.

ضایعات و افزایش روزافزون آن، یکی از پدیده‌های گسترش انبوه حمل‌ونقل دریایی است که کشورهای صنعتی در جستجوی یافتن راه‌هایی برای جلوگیری و قطع این جریان هستند.

چالش نحوه خصوصی‌سازی و مقررات آن در حوزه حمل‌ونقل دریایی

خصوصی‌سازی در بخش دولتی، یکی از مهم‌ترین ابزارهای تبدیل عملکرد اقتصادی تحت کنترل دولت به اقتصاد مبتنی بر بازار است. در این میان، بخش مسافری در حمل‌ونقل ریلی با برخورداری از مزایای بی‌نظیری همچون ایمنی و آسایش، در راستای تحقق برنامه چهارم توسعه و سیاست‌های اصل چهل و چهارم قانون اساسی، در نتیجه خصوصی‌سازی می‌تواند پاسخگوی رشد جمعیت و تقاضای رو به رشد بخش حمل‌ونقل ریلی باشد. همچنین، با افزایش کیفیت خدمات و بهره‌وری، علاوه بر تأمین رضایت مشتریان این صنعت سبب به کاهش قابل توجه هزینه‌ها منجر می‌شود.



از طرف دیگر اکنون سال‌هاست که حمل‌ونقل دریایی کشور با مشکل‌های ساختاری و اقتصادی متعددی مواجه است. اهم این مشکل‌ها ناشی عملکرد حکمرانان و متولیان این بخش است که از یک‌سو ریشه در تدوین قوانین و ضوابط و مقررات نامناسب به ویژه در تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بار دریایی داشته و فرایند مستمر تغییرات در مدیریت حمل‌ونقل بین‌المللی طی دهه‌های گذشته از نگرش تک‌وجهی تا حمل‌ونقل یکپارچه چندوجهی همواره در پی کاهش فشار تقاضای صنایع طالب استفاده از خدمات حمل‌ونقل دریایی بوده و به نسبت فشار این تقاضا به مدیریت بنادر و شرکت‌های کشتیرانی، جهت ایجاد تناسب در نقش و عملکرد برای همپایی با محیط جدید عملیاتی منتقل شده است. محیط جدید عملیاتی در صنعت حمل‌ونقل دریایی بازنگری مجدد در استراتژی توسعه این صنعت را نه تنها ضروری جلوه‌گر کرد، بلکه اصلاحات در قوانین، مقررات و محیط مدیریتی صنعت حمل‌ونقل دریایی که فعالیت‌های صرفاً اقتصادی، صنعتی و بازرگانی در آن جاری هستند را نیز تحت تأثیر شگرف قرار داد. در واقع تعریف جدید و تازه از همکاری بین بخش دولتی و بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل دریایی، منجر به جلب سرمایه‌گذاری و مدیریت دارایی‌ها به بازنگری نقش و وظیفه آنها و روشن شدن جایگاه بخش دولتی و مأموریتی می‌شود که در فضای جدید به این بخش محول می‌گردد. مأموریت‌های بخش دولتی معمولاً از نوع تأمین تجهیزات، حصول اطمینان از رعایت موازین ایمنی و امنیتی حمل‌ونقل و حفاظت از محیط زیست دریایی تعریف شده است. به طور کلی خصوصی‌سازی معمولاً مورد علاقه دولت‌هایی است که تمایل دارند خدمات سازمان‌های تحت مالکیت با بازده کم و ناکافی را به شرکت‌هایی کارآمد و موفق تبدیل کنند.

ایجاد تعادل جدید بین بخش خصوصی و بخش دولتی در صنعت حمل‌ونقل دریایی موضوع تحدید مؤثر مرز بین بخش خصوصی و دولتی در صنعت حمل‌ونقل دریایی سؤال اصلی در فرایند خصوصی‌سازی این صنعت تلقی می‌شود. تعادل جدید شامل تعریف مشخصی از وظیفه بخش دولتی و رابطه آن با شریک بخش خصوصی با در نظر گرفتن امکان هدایت توان سرمایه‌گذاری و تسریع توسعه از سوی بخش خصوصی است و این موضوع نیازمند درک عمیق و متقابل منافع موجود بخش دولتی و بخش خصوصی در مدیریت صنعت حمل‌ونقل دریایی است، به نحوی که بخش دولتی و بخش خصوصی در موقعیتی قرار گیرند که قادر به ارائه خدماتی شوند که از آنها در مرزبندی جدید انتظار می‌رود. به عبارتی دیگر ارائه محیط مؤثر و روشن مقررات و شبکه بنیادی مناسب زیرساخت و ارتباط پس‌کرانه از سوی بخش دولتی و فراهم آوردن سیستم حمل‌ونقل مقرون به‌صرفه از سوی بخش خصوصی.

شایان ذکر است که تعداد ۸ مطالعه به این چالش اشاره دارند، در ادامه پیشنهادهایی ارائه می‌شود.

۱. تدوین مقررات و ایجاد زمینه لازم در فضای جدید برای تشریک مساعی بخش خصوصی از طریق ضمانت‌های دولتی جهت حصول اطمینان از وجود وفاق اجتماعی و سیاسی در حمایت از بخش خصوصی کارآمد.

۲. ارائه تسهیلات مالی و یا تأدیه ضمانت لازم برای دریافت این‌گونه تسهیلات توسط بخش غیردولتی برای توسعه دارایی‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی در زمینه‌هایی که امکان دسترسی بخش خصوصی به منابع تأمین‌کننده تسهیلات مالی وجود ندارد و یا اینکه انجام برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی ارائه شده از سوی بخش خصوصی نیاز فوری و فوری به تسهیلات مالی داشته باشد.



۳. توسعه توانایی دستگاه‌های ذی‌ربط دولتی جهت نظارت بر شراکت جدید بخش دولتی و خصوصی، هدایت عملیات مرتبط بدون دخالت و موضع‌گیری خاص در فضای بازرگانی، کمک در زمینه تدوین و اجرای فرایند مدیریت تبادل تجاری بین بخش خصوصی و بخش دولتی با رعایت اصول رقابت آزاد از موارد قابل ذکر در این زمینه هستند.

۴. کمک در زمینه طراحی، اجرا و راه‌اندازی مراحل مختلف فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل دریایی که از ارزش‌افزوده مناسب برخوردار هستند. کمک در زمینه ارائه تسهیلات مالی با هدف جذب مراکز توزیع و خدمات پشتیبانی در محدوده مجتمع بندری از موارد قابل ذکر در این بخش هستند.

چالش قیمتگذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی و خدمات مرتبط با آن

یکی از مشکل‌ترین و مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی سیاستگذاران در بخش حمل‌ونقل دریایی، تصمیم‌گیری در مورد قیمت محصولات یا خدمات است. اگرچه، برای قیمتگذاری مناسب در این حوزه یک فرمول مشخص وجود ندارد، اما خوشبختانه راهبردهایی وجود دارند که سیاستگذاران را در تعیین بهای درست کمک خواهند کرد. قبل از پرداختن به این راهبردها، در قالب مدل‌های قیمتگذاری، توجه به عوامل زیر ضروری است:

• آیا محدودیت‌های قانونی خاصی برای قیمتگذاری حمل‌ونقل دریایی وجود دارد؟ برای مثال در بعضی از مناطق با توجه به شرایط اقلیمی و غیره قوانین ویژه‌ای در نحوه قیمتگذاری برخی از کالاها و خدمات اعمال می‌شود. یکی دیگر از عوامل محیطی، واکنش رقبا به قیمت است. برای مثال، آیا قیمت خیلی پایین بخش دریایی بقیه را وارد جنگ قیمت نمی‌کند؟

• انواع هزینه‌های متغیر و ثابت محصولات یا خدماتتان را به‌خوبی شناسایی و محاسبه کنید. به خاطر داشته باشید که سود ناخالص (بهای فروش منهای قیمت تمام‌شده) باید بیش‌تر از هزینه‌های سربار ثابت باشد تا فعالیت شما سودآوری داشته باشد. عدم توجه کافی بسیاری از کارآفرینان به این موضوع به ظاهر ساده باعث ایجاد مشکل در کسب‌وکار آنان می‌شود.

شایان ذکر است که تعداد ۵ مطالعه به این چالش اشاره دارند، در ادامه تعدادی از روش‌های به‌کار رفته در قیمتگذاری پیشنهاد می‌شود:

۱. قیمتگذاری «افزون بر هزینه» (Cost-plus) «در این روش قیمت شامل جمع هزینه‌های مواد اولیه، تولید و هزینه‌های ثابت به اضافه درصد مشخصی از سود است. همان‌طور که می‌دانید، بعضی از هزینه‌ها ارتباط مستقیم با تعداد کالای تولیدی دارند. بنابراین، دانستن حجم تولید و فروش جاری یا مورد انتظار ضروری است. برای مثال، اگر هزینه مواد اولیه و تولید یک کالا ۲۰ دلار باشد و هزینه ثابت هر واحد کالا با نرخ تولید جاری ۳۰ دلار باشد. جمع کل هزینه‌ها ۵۰ دلار می‌شود. حال، اگر سود مورد نظرتان را ۲۰ درصد در نظر بگیرید، مبلغ ۱۰ دلار هم به جمع هزینه افزوده و قیمت نهایی کالا ۶۰ دلار تعیین می‌شود. مادامی که محاسبه هزینه‌ها و نرخ تولید صحیح باشند، تولید شما سودآور خواهد بود.

۲. قیمتگذاری «بر مبنای ارزش» (Value-based) «در این روش قیمت بر پایه ارزش کالا از دیدگاه مشتری تعیین می‌شود. این نوع قیمتگذاری معمولاً بیش‌ترین سود را به همراه دارد. البته نحوه تعیین قیمت به این شیوه چندان هم ساده نیست. بهای کالا یا خدمت رابطه مستقیم با بازده آن دارد. برای روشن شدن موضوع به این مثال توجه



کنید: فرض کنید که مشتری با خرید کالای ذکر شده در مثال قبل سالیانه مبلغ ۱۰۰۰ دلار پس انداز یا به عبارت دیگر کم تر هزینه می کند- مصرف کم تر برق به عنوان نمونه یا هر کالایی با طول عمر بیش تر. در این حالت، قیمت ۶۰ دلار بهایی ناچیز برای کالایی با چنین خصوصیتی است. بالطبع مشتری حاضر است حتی تا مبلغ ۳۰۰ یا ۴۰۰ دلار برای چنین کالایی بپردازد؛ زیرا به راحتی در طول چند ماه، بهای پرداخت شده از طریق هزینه کم تر به او بازگردانده می شود.

۳. قیمتگذاری «روان شناختی»- توجه به برداشت مشتری از بهایی که برای کالای خود در نظر گرفته اید، ضروری است. عوامل متعددی در نوع برخورد مشتری با بهای تعیین شده از جانب شما دخیل هستند؛ به طور خلاصه به پاره‌ای از این عوامل اشاره می شود.

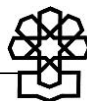
چالش آلاینده‌های زیست محیطی ناشی از حمل و نقل دریایی

تا یکی دو قرن اخیر و حتی تا شروع قرن بیستم ارتباط منطقی و عقلانی و درعین حال طبیعی بین محیط زیست و فعالیت‌هایی که در آن صورت می گرفت وجود داشت. تقریباً میزان آلودگی‌ها به نحوی بود که عمدتاً به کمک قدرت خود پالایی محیط برطرف می شد. عوارض سوء و تخریب در مقیاس‌های امروزی هرگز دیده نمی شد. می توان گفت با شروع قرن بیستم به علل گوناگون، تعادل مطلوب و بسیار حساس و ظریفی که بین فعالیت‌های انسانی و منابع محیط زیست وجود داشت شروع به تغییر کرد. در نتیجه انقلاب صنعتی، شهرنشینی و توزیع نامعقول جمعیت و به خصوص تراکم جمعیت شهری، تغییر در الگوی مصرف و بهره‌برداری از منابع، کیفیت زندگی و مهاجرت‌های شتابان و فزاینده ملی و منطقه‌ای به عنوان پدیده‌هایی نوین پا به عرصه وجود نهادند.

البته در همین دوران وضعیت اقتصادی کشورهای مختلف هم رو به بهبودی نهاد. قسمت عمده این رشد اقتصادی در بخش صنعت اتفاق افتاد و همچنان ادامه دارد. این شکل از جهت‌گیری فشار بر منابع طبیعی و در نتیجه پخش مواد سمی و سایر آلوده‌کننده‌ها را در محیط زیست افزایش داد. به علاوه نحوه استفاده از انواع انرژی سیری صعودی به خود گرفت. موادی که برای تولید انرژی به کار گرفته می‌شوند چه از مشتقات نفت باشند و چه زغال سنگ و یا مواد رادیواکتیو در هر بخشی اعم از صنعت، حمل‌ونقل و غیره که استفاده شوند موجب آلودگی محیط زیست می‌شوند. نهایتاً اینکه احتمال تغییر و گسستگی در زنجیره نظام زیست‌محیطی در سطح عمومی وجود داشته و دارد (محیط زیست عبارتست از هر آنچه که فرایند زیستن را احاطه کرده، بر آن تأثیر گذاشته و از آن تأثیر می‌پذیرد).

بنابراین، نمی‌توان برای محیط زیست مرزی یا حد و حدودی قائل شد. زیرا در فرایند زیستن، تابش خورشید، چرخه آب، پوشش خاک، وجود پلانکتون‌ها (موجودات ریز جانوری و گیاهی) در دریاها و بسیاری دیگر از این قبیل حائز اهمیت هستند. از دیدگاه تحلیلی سیستم‌ها هر یک از این عوامل یعنی اقلیم، آب، هوا، خاک و ... به صورت اجزای یک سیستم عمل کرده و در واقع نشر این عوامل است که حیات و تداوم آن را فراهم می‌کند.

یکی از عوامل توسعه اقتصادی، برخورداری از یک سیستم حمل‌ونقل کافی به طور خاص حمل‌ونقل دریایی برای جابه‌جایی بار و مسافر به طور ایمن و اقتصادی است. توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی می‌تواند با تخریب محیط زیست دریایی و از بین رفتن گونه‌های دریایی همراه باشد. این تغییرات در شبکه حیات اختلال ایجاد کرده و در چنین حالتی در مخازن ژنتیک منابع طبیعی تغییر و نقصان به وجود می‌آید. شایان ذکر است که



تعداد ۷ مطالعه به این چالش اشاره دارند از طرف دیگر، جهت کاهش آلاینده‌گی زیست‌محیطی دریا و نیل به حمل‌ونقل پایدار وظایف اساسی زیر پیشنهاد می‌شود:

۱. مسیر باید از لحاظ طبیعی طوری انتخاب شود تا آثار تخریبی عوامل طبیعی بسیار کم باشد،

۲. رعایت مقررات و ضوابط ایمنی و سرعت‌های مناسب باعث تقلیل سطح سروصدا خواهد شد. این مطلب به خصوص در مورد وسایط نقلیه دریایی که قدرت کارایی بالا داشته و خدمات مطلوبی را ارائه می‌کنند مؤثرتر است،

۳. بهینه‌سازی پروسه‌های حمل‌ونقل برای افزایش کیفیت حمل‌ونقل و کاهش هزینه حمل‌ونقل در ارزش نهایی محصولات،

۴. تجهیز ناوگان حمل‌ونقل دریایی به مخازن جداگانه نگهداری آب توازن، آب توازن تمیز و یا آب شستشوی تمیز،

۵. توسعه همکاری‌های بین‌المللی جهت احیای محیط زیست دریایی،

۶. استفاده از اهرم‌های سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان بنادر و دریانوردی و... برای پیشگیری و مقابله با آلودگی‌های دریایی،

۷. ایجاد سیستم ملی برای مقابله سریع و مؤثر با سوانح آلودگی نفتی.

چالش فقدان اطلاعات و آمار مستدل در حوزه حمل‌ونقل دریایی

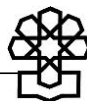
آمار و اطلاعات یعنی برنامه‌ریزی، داده‌های آماری بنیادی‌ترین اصل برای برنامه‌ریزی است، و برنامه‌ریزی اساسی‌ترین شاخص برای مدیریت قلمداد می‌شود. سه حلقه آمار و اطلاعات، برنامه‌ریزی و مدیریت از حلقه‌های توسعه به‌شمار می‌رود. به طوری که عصر ارتباطات و

اطلاعات وقتی معنا می‌یابد که جمع‌آوری اطلاعات و داده‌ها به‌روز باشد و یکی از نکاتی که در برنامه‌ریزی هر سازمانی می‌توان بدان به عنوان شاخص‌ترین اصل از آن یاد کرد این است که توسعه بدون برنامه‌ریزی و برنامه‌ریزی بدون آمار و اطلاعات قابل تحقق نیست. و این سه ملزوم و لازمه یکدیگرند و این مهم وقتی قابل تحقق است که نگاه ما به آمار و اطلاعات نگاه جامعی باشد به اصل آمار.

تجسم اینکه آمار و اطلاعات یکسری اعداد و ارقام بی‌شماری هستند که تنها برای پرکردن صفحات آنها را گردآوری می‌کنند تجسم غلطی است. که در نگاه بخش کوچکی از مدیران ما به شدت مشهود است.

امروزه دانایی بشر منوط به داده‌ها و اطلاعاتی است که ماهیت سمت‌وسوی حرکت بشر را به طور کامل تغییر می‌دهند و جهانی که فراروی ما که همانا عصر اطلاعات گفته می‌شود. اصلاً بدون کوچک‌ترین تردیدی می‌توان اذعان کرد در دنیای امروزی یکی از شاخص‌های ارزیابی توسعه کشورها داشتن نظام و فرایند کمی و کیفی فعالیت‌های آماری است.

تفسیر، پردازش و تحلیل داده‌ها به عنوان پایه‌های آمار و اطلاعات از طریق تکنیک‌های آماری صورت می‌گیرد. در هر سازمانی برای نمایش کمی و کیفی عملیات صورت گرفته از داده‌ها با عنوان اطلاعات خام استفاده می‌کنند. ولی در بعضی از سازمان‌های کشور پایگاه داده‌ها رشد چندانی ندارند و حجم این‌گونه پایگاه‌ها که گاهی میلیاردها فیلد را به خود اختصاص می‌دهد آن‌طوری که باید از آنها بهره‌برداری نمی‌شود. این ثروت هنگفت و نفیس به دلیل حجم بالای آن از یکسو و از سویی دسته‌بندی و ذخیره‌سازی‌های سنتی امکان استخراج اطلاعات را با مشکل روبه‌رو می‌کند این مهم در برنامه‌ریزی‌ها آثار سوء دارد و چه‌بسا در بحث مدیریت‌های کلان و تصمیم‌سازی‌ها و



تصمیم‌گیری‌ها می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای داشته باشد و نباید فراموش کرد اطلاعات طلاست و قدرت نهفته شده در اطلاعات در هیچ‌یک از شاخص‌های توسعه یافت نمی‌شود. شایان ذکر است که تعداد ۶ مطالعه به این چالش اشاره دارند، در ادامه پیشنهادهایی برای رفع این چالش ارائه می‌شود:

۱. ایجاد سامانه اطلاعاتی جامع مرتبط با حمل‌ونقل در سهولت دسترسی به اطلاعات،
۲. اندازه‌گیری شاخص‌های ضروری اقتصادی در بخش حمل‌ونقل دریایی همانند بهره‌وری و کارایی،
۳. تعیین دوره زمانی ارسال اطلاعات از طرف واحدهای مختلف دستگاه‌ها و شرکت‌ها.

چالش سرمایه‌گذاری و تأمین مالی حمل‌ونقل دریایی

ایجاد شبکه حمل‌ونقل دریایی کارآمد همواره عامل زیربنایی مهمی برای توسعه اقتصادی بوده است. حمل‌ونقل دریایی بیش‌تر در تأمین منابع مشکل دارد تا مدیریت؛ بنابراین باید به تأمین منابع بخش حمل‌ونقل دریایی توجه بیش‌تری شود. در اکثر کشورها نیز مباحث زیرساختی و سرمایه‌گذاری کلان حمل‌ونقل را دولت‌ها انجام می‌دهند. با توجه به وضعیت خاص کشورهای در حال توسعه و بحران مالی در این کشورها امکان تأمین سرمایه مورد نیاز برای اجرای پروژه‌های بزرگ به‌راحتی وجود ندارد؛ بنابراین انتخاب روش تأمین مالی مناسب در مورد پروژه‌ها و طرح‌های زیربنایی مسئله مهمی است.

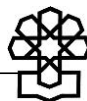
در برخی از پروژه‌ها با حمایت‌ها و اعتبارات دولتی می‌توان وجوه مورد نیاز را تأمین کرد؛ اما در پروژه‌های مهم و زیرساختی لازم کشور، امکان تأمین وجوه کامل آن توسط

دولت فراهم نیست. در ضمن باید توجه کرد که ساختار استفاده‌شده برای تأمین مالی پروژه در یک کشور ممکن است به دلیل وجود تفاوت‌ها در قوانین و شرایط آن مؤثر نباشد؛ در حالی که به طور مؤثری در کشور دیگری استفاده شود. نکته مهم، انتخاب شکل صحیح روش تأمین مالی با توجه به شرایط هر پروژه و همچنین کشور میزبان پروژه است. شایان ذکر است که تعداد ۲۱ مطالعه به این چالش اشاره دارند. در ادامه پیشنهادهای زیر ارائه می‌شود:

۱. تأمین مالی خارجی: این روش تأمین مالی با توجه به اصلاح قوانینی که در کشورمان صورت گرفته است و اجرای اصل چهل و چهارم خصوصی‌سازی می‌تواند زمینه مناسبی را برای انجام این روش تأمین مالی برای بخش ریلی فراهم کند. تملک یا خرید، ایجاد شعبه فرعی از شرکت، سرمایه‌گذاری مشترک، مشارکت در تولید، مشارکت در سود و مشارکت زمانی می‌تواند نمونه‌هایی از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی باشد.

۲. برای بخش بهره‌برداری، مدل اجاره به بخش خصوصی با مالکیت دولتی (LDO) اجاره، توسعه و بهره‌برداری) پیشنهاد می‌شود که دولت تجهیزات و تأسیسات مربوط به خدمات عمومی را از طریق مشارکت عمومی (فروش اوراق قرضه یا سیاست‌های دیگر) تأمین می‌کند. سپس آن را به بخش خصوصی اجاره دهد، مشروط به آنکه برای باز پس گرفتن دارایی‌های دولتی که در دست بخش خصوصی است، ضمانت مالی لازم اخذ شود.

۳. روشی دیگر که برای بخش بهره‌برداری می‌توان از آن استفاده کرد، تسهیلات صندوق پس‌انداز تسهیلات حمل‌ونقل دریایی است، هرچند در بررسی‌هایی که برای کشورهای دیگر انجام شده، این مورد دیده نشده است، ولی شرکت سرمایه‌گذاری بازنشستگی نفت، مشارکت مالی و سرمایه‌گذاری در طرح‌های در دست اجرای توسعه



میدان گازی پارس جنوبی را در اولویت قرار داده است. پنج شرکت بزرگ زیرمجموعه صندوق‌های بازنشستگی نفت شامل شرکت‌های مهندسی و ساختمان صنایع نفت (OIEC) فراسکوی عسلویه، پتروشیمی زاگرس، صبا شهر پارس و مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی، حضوری فعال در طرح‌های پارس جنوبی دارند. صندوق بازنشستگی نفت در حد توان از طرح‌های توسعه میدان گازی پارس جنوبی حمایت می‌کند و از آمادگی لازم برای ساماندهی معضلات اجتماعی و فرهنگی منطقه نیز برخوردار است که می‌توان به عنوان یک راهکار برای حمل‌ونقل ریلی در نظر گرفت. مخصوصاً در شرایط سیاسی موجود که گزینه تأمین مالی توسط نهادهای بین‌المللی برای کشور ما کم‌رنگ است. صندوق پس‌انداز کارکنان از سه طریق می‌تواند تأمین مالی را انجام دهد:

الف) در حال حاضر این صندوق از طریق شرکت‌های مختلف، وجوه تأمین مالی پروژه‌های دریایی را انجام می‌دهد و به‌طور مستقیم در تأمین مالی نقشی ندارد. صندوق پس‌انداز کارکنان می‌تواند به‌طور مستقیم در تأمین مالی بخش دریایی دخالت داشته باشد.

ب) با ایجاد و احداث بانک توسط این صندوق، یعنی تشکیل بانک- صندوق کارکنان، می‌تواند نقش مؤثرتری در تأمین مالی بخش دریایی داشته باشد.

ج) سومین روشی که صندوق می‌تواند ایجاد کند تا نقش مؤثرتری در بازار مالی داشته باشد، تشکیل شرکت بیمه حمل‌ونقل دریایی است تا ریسک سرمایه‌گذاری و تأمین مالی را در بخش دریایی کاهش دهد.

جمع‌بندی

همان‌طور که فراوانی چالش‌ها در مطالعات بررسی‌شده نشان می‌دهد، مهم‌ترین چالش بخش حمل‌ونقل دریایی کشور، معضل تأمین مالی و سرمایه‌گذاری در این بخش است، از این‌رو توجه به ساختار فعلی تأمین مالی حمل‌ونقل دریایی کشور از اهمیت فراوانی برخوردار است و باید مورد توجه سیاست‌های اصلاحی کشور قرار گیرد.

در رتبه‌های بعدی چالش‌های کارایی و بهره‌وری، مدیریت مخاطرات و شوک‌های بیرونی و شفافیت عملکرد در حوزه حمل‌ونقل دریایی قرار دارند و بنابراین روشن است راه‌حل سیاستی باید با توجه به اولویت‌ها، از پیشنهاد‌های ارائه شده بهره‌گیرد.

منبع و مأخذ

– داخل متن آمده است.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۶۴۱۳

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: گزارش فراتحلیل (۳) چالش‌های حمل‌ونقل حوزه دریایی

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین: سهیل فتاحی

مدیر مطالعه: مرتضی سامتی

ناظران علمی: حسین افشین، محمدتقی فیاضی

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. حمل‌ونقل دریایی

۲. چالش‌های حمل‌ونقل



تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۲/۹