بسم الله الرحمن الرحیم

خلاصه جلسه اتاق فکر در مورخ ۹۳/۰۷/۰۱

مقدمه :

دهمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی،اول مهرماه، با حضور مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی و معاونان محترم سازمان، روسای محترم کارگروهها و با حضور بیش از ٤٠ نفر از اعضای محترم اتاق فکر (پیوست) در ساعت ۹:۳۰ مورخ ۱۳۹۳/۰۷/۰۱ با خیر مقدم دبیر جلسه و قرائت دستور کار و تشکر از پوشش مناسب جلسه توسط سایت تین نیوز آغاز گردید.

دستور کار جلسه:

۱- گزارش آقای تهرانی در خصوص مدل های مالی بندری

۲- گزارش آقای میرزایی در خصوص مفاد کنوانسیون اصلاح شده STCW2010

۳- گزارش روسای کارگروه های دریایی، تسهیلات و بندری

۴- جمع بندی توسط رئیس اتاق فکر

جلسه با تبریک "هفته دفاع مقدس و گرامیداشت یاد و خاطره همه رزمندگان" و "گرامیداشت هفته دریانوردی" توسط مدیرعامل محترم سازمان و ریاست اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی آغاز گردید.

موضوع "راهکارهای کاهش مصرف سوخت در حوزه حمل و نقل دریایی" با توجه به مطرح بودن آن در دولت محترم از مطالبی بود که ایشان به شرح ذیل در جلسه عنوان و از اعضای محترم کارگروه خواستند که نسبتب ه طرح آن در کارگروهها اقدام نمایند.

مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی ، در این نشست، با اشاره به پیش بینی دولت و کارشناسان مبنی بر بحران انرژی ظرف شش یا هفت سال آینده در کشور اعلام کردند که بحث مدیریت و بهینه سازی مصرف سوخت، سال هاست که در کشور مطرح شده ودر این رابطه برنامه ریزی هایی هم صورت گرفته، به عنوان مثال در قانون بودجه امسال (۹۳) پیش بینی شده که دولت ۱۰۰ میلیارد دلار اعتبار طی ۱۰ سال آینده، به طرح های ارائه شده برای صرفه جویی در مصرف سوخت، تخصیص دهد.

مدیرعامل سازمان بنادر اعلام نمودند که روش تخصیص این بودجه به این صورت است که پروژه هایی که پیش بینی کاهش مصرف سوخت دارند، به وزارت نفت ارائه می شوند و وزارت نفت نیز سوختی را که طی این طرح ها، در آینده صرفه جویی خواهد شد، پیش خرید می کند و در این رابطه، تشکیل کمیته ای با ریاست وزیر نفت در دست اقدام است.

ایشان اضافه نمودند که در برخی بخش ها از جمله راه آهن، ارقامی که صرفه جویی می شود به طور سنتی معلوم و مشخص است، مثلا راه آهن ادعا می کند که اگر ناوگان افزایش یابد، حمل بار از طریق جاده کاهش می یابد و در نتیجه به میزان مشخصی، کاهش مصرف سوخت خواهیم داشت.

برای بخش دریایی نیز راهکارهایی پیشنهاد می شود به عنوان مثال تغییر سایز شناورهای کوچک، همچنین در جلسه اخیر با وزرای محترم نفت و راه و شهرسازی، نظرجناب آقای مهندس زنگنه این بود که اگر بتوانیم تغییر سوخت شناورها را به LNG داشته باشیم، به دلیل هزینه بسیار کمتری که نسبت به سایر سوخت ها دارد، منجر به صرفه جویی خواهد شد.

وی یادآور شد: در این قانون پیش بینی شده که این بودجه، صرفا به بخش خصوصی داده می شود و به بخش دولتی تعلق نمی گیرد و اگر بخش خصوصی پیشنهاداتی برای سرمایه گذاری در زمینه بهبود شیوه مصرف سوخت به ما ارائه کنند، این شرکت ها را به وزارت نفت معرفی خواهیم کرد تا منابع را دریافت کنند.

ایشان در ادامه از حاضران خواست تا در این باره پیشنهادات خود را مطرح کنند و به ویژه از بخش خصوصی خواست تا ایده های خود را به صورت مکتوب به سازمان ارائه دهد.

خلاصه مهم ترین پیشنهادهای ارائه شده در این باره از سوی حاضران به شرح زیر است:

-استفاده از LNG و گازی کردن موتور شناورها

به گفته یکی از اعضای اتاق فکر، در همین زمینه با پیگیری های آیمو، شناورهای کوچکی طراحی شده که بحث های ایمنی آن در دست بررسی است و ایران نیز باید تلاش کند که به تکنولوژی های راه اندازی شده در این زمینه، دسترسی پیدا کند.

رییس اتحادیه مالکان کشتی، اعلام نمودند که برای سهمیه بندی سوخت کشتی ها و استفاده از کارت سوخت مانند خودرودر نرم افزاری تهیه شده که تقریبا آماده بهره برداری است اما دردولت قبل ، استفاده از آن را نپذیرفته است. به گفته وی، سهمیه بندی سوخت شناورها و استفاده از این نرم افزار، تهمت هایی را که در زمینه قاچاق سوخت و خروج سوخت توسط شناورها از کشور، مطرح می شود، رفع خواهد کرد.

ایشان در ادامه استفاده از جزر و مد در تنگه هرمز برای صرفه جویی در بحث انرژی را مطرح نمودند و گفتند که این طرح در قالب یک تحقیق دانشگاهی بررسی شده و قابل ارایه است.

-ارایه سوخت با قیمت واقعی برای کاهش هدر رفت آن

-استفاده از سوخت اتمی برای کشتی ها،

-استفاده بیشتر از انرژی های تجدید پذیر

ازجمله مواردی بود که رئیس محترم اتحادیه مالکان کشتی در جلسه عنوان کردند.

به گفته یکی از اعضای اتاق فکر، انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل دریایی (PIANC) در حال راه اندازی کارگروهی برای استفاده از انرژی های تجدید پذیر در بنادر و حمل و نقل است و با توجه به این که ایران، تنها کشور خاورمیانه است که در این انجمن عضویت دارد، می تواند در این کارگروه نیز نقش موثر داشته باشد .

-بررسی امکان ارائه تسهیلات برای تعویض موتور کشتی ها به ویژه شناورهای زیر ۳ هزار تن، زیرا اغلب این شناورها از موتورهای کهنه و دست دوم استفاده می کنند که مصرف سوخت بسیار بالایی دارند.

-بررسی امکان و اثرات استفاده از سوخت با گوگرد یک درصد،

-استفاده از تکنولوژی RMG به جای RTG در ترمینال های جدیدی که راه اندازی خواهد شد، این روش اگرچه لزوم افزایش ۲۵ درصدی سرمایه گذاری را به دنبال دارد اما به دلیل طول عمر بیشتر و استهلاک کمتر RMG باعث صرفه جویی در مصرف سوخت خواهد شد.

مدیرعامل سازمان بنادر معتقد است، برای اجرای صحیح خصوصی سازی در بنادر، باید آزادسازی و مدیریت ریسک نیز به طور همزمان انجام شود.

۱- گزارش آقای دکتر تهرانی درخصوص بررسی مدلهای مالی بندری :

آقای دکتر مجید تهرانی، کارشناس، در این جلسه به ارائه گفتاری با عنوان «نقدی بر مدل مالی و حقوقی موجود در ترمینال های بندری و تحلیل تبعات» پرداخت.

وی با اشاره به مفروضات در نظر گرفته شده برای مدل انبارداری، گفت: پیش بینی عملیات، درآمد، میزان سرمایه گذاری و هزینه های جاری، همه بر اساس این مفروضات بوده، در حالی که همه این مفروضات، به عنوان کلیدی ترین بخش مدل، قابل بحث و چالش‌اند.ایشان در ادامه به نقد مفروضات مدل THC پرداخت و افزود: تمامی مفروضات این مدل، متکی به آماری است که خود، نقدپذیر است.

وی پس از تشریح ایرادات وارده به مدل قراردادهای اپراتوری بنادر، اظهار کرد: چه در آمار، چه در مفروضات و چه از نظر جامعیت و دقت، مدل های ما برای یک دوره بیست ساله دوام نمی آورند و به همین علت، یا اخذ تصمیم برای اعطای قرارداد بلند مدت دشوار می شود یا عملا باعث می شود در یک قرارداد، دوره های بازبینی مکرری پیش بینی شود تا هر چند سال یک بار، دو طرف وضعیت موجود را بررسی کنند .

ایشان همچنین به تشریح ایراداتی در قراردادها پرداخت که برون سپاری را دشوار می کند، به گفته وی، در

مدل های موجود، استانداردهای حسابداری، تحلیل شرایط اقتصادی محیط و اثرات آن و ریسک ها... دیده نشده که این مساله، کار تصمیم گیری را برای سازمان بنادر دشوار می کند .

آقای تهرانی گفتند ناپایداری ذاتی پیش بینی های مالی، انعطاف پذیری حقوقی را می طلبد که سرمایه گذار را پشتیبانی کند که این در عمل یعنی وابسته شدن، کنترل و ورود دستگاه های نظارتی و درنهایت، جریمه فعال اقتصادی.

وی اضافه کرد: اساسا چون انگیزه و امکان رقابت در یک مدل تعیین تکلیف شده از بین می رود، باعث می شود فعالان به جای این که در منطقه دنبال رقابت باشند، در داخل دنبال رقابت و سهم گیری باشند و امکان ایجاد رقابت، عملا از بین می رود.

ایشان با اشاره به عملکرد سایر کشورها اظهار کرد: دولت ها، معمولا مدل ها را به طور کامل پیاده کرده اند و خصوصی سازی و آزادسازی، به طور همزمان انجام شده است .

ایشان با اشاره به اهمیت تدقیق مدل مالی و حقوقی، گفتند: مدل هرچه باشد، متعلق به یک بنگاه است و نمی تواند بین دو بنگاه مشترک باشد زیرا دو حاکمیت سازمانی مختلف دارند.

وی پیشنهاد داد سازمان بنادر شرکت هایی را که چند مزایده موفق داشته اند، دعوت به همکاری کند تا به راهکاری برای مساله قراردادهای بلند مدت در بنادر، دست پیدا کند.

علاقمندان می توانند در سایت اتاق فکر سازمان از پاورپوینت مربوطه بهره برداری نمایند.

http://fekr.pmo.ir/fa/m1/sd1

درادامه ابتدا مدیرکل محترم ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر به تفاوت شرایط پایدارو ناپایدار برای فاکتورهای مدل های مالی اشاره کردند و اینکه در تخفیفات حجمی عدد قطعی می باشد و تعرفه مشخص ، و فقط در درآمد و حجم عملیات مشخص نیست و آنچه از قلم افتاده را تضمین درآمد سرمایه اعلام نمودند.

مدیرکل محترم امور بندری سازمان بنادرودریانوردی، اظهار کردند که بزرگ ترین قراردادهایی که تاکنون در سازمان داشته ایم مربوط به جنرال کارگو از سال ۸۲ تا ۹۲ است، فقط کافی است به عنوان آسیب شناسی به

همین دوره پرداخته شود، هرچند در نشست هایی، مشکلات این بحث را استخراج کرده ایم.

وی رسیدن به مدل بدون مشکل را واقعا دشوار دانست و افزود: پارامترهای مهمی همچون مشخص کردن اپراتور و تعیین ترافیک بنادر، بحث هزینه ها و مساله ارزی یا ریالی بودن و بحث قیمت و تعرفه، در مدل بسیار اثرگذارند و با توجه به اهمیت این موضوع، پیشنهاد می کنم در فرصت مناسبی به این موضوع پرداخته شود.

ایشان گفتند به دلیل ممکن نبودن پیش بینی، ما در بخش دوم جنرال کارگو که از امسال شروع می شود، زمان قرارداد را کوتاه (پنج ساله) کردیم تا مشکلات اقتصادی به حداقل برسد و پارامترهای آسیب زا، قابل بازنگری باشد.

آقای مهندس سعید نژاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی در جمع بندی این گزارش اعلام نمودند که اگر بخواهیم گزارش آقای تهرانی را بطور خلاصه و کامل در یک جمله ارائه دهیم باید بگوییم : اگر قصد خصوصی سازی داریم در کنارش باید آزاد سازی انجام شود در غیر اینصورت باید ریسک آنرا پذیرفت (خصوصی سازی شده ولی آزاد سازی نشده و ریسک آنرا هم نپذیرفته ایم). ایشان ضمن راهبردی دانستن بحث، بر استفاده از مدلهای مورد ذکر در گزارش و استفاده از مشاور خارجی توسط مشاور ترمینال ۲ توسط معاون اموربندری و مناطق ویژه تاکید نمودند.

۲- گزارش آقای مختاری (رئیس کارگروه نمایندگی ها و تسهیلات):

ایشن ضمن اشاره مجدد بر زود بازده بودن مطالب و ایده ها از عدم اجرایی شدن کمترین تقاضای مشتری و اینکه سازمان خود را مکلف به پاسخگویی به مکاتبات نمیداند و هیچ نظارتی یا آماری برای پاسخگویی نمی شود اظهار نارضایتی و گله نمودند و اعلام داشتند که بندرت بخش خصوصی موفق به دریافت پاسخی از سازمان شده است کما اینکه امور مالی بندر صریحا اعلام میکند که به هیچ عنوان پاسخ نمیدهد و اینکه شرکتهای بزرگ با توقعات بزرگ انتظار پاسخگویی خواهند داشت.

در این رابطه آقای مهندس اسلامی با اصلاح صحبت ایشان و اینکه تقاضا برای ایجاد پنجره واحد برای پاسخگویی بوده، که با توجه به ماهیت و ساختار لازم برای این مهم تعریف شده و حتی یک مورد از مکاتبات بدون پاسخ نمی ماند ولی مطلوب بودن از نظر متقاضی قابل بحث می باشد.

جناب آقای دکتر جهاندیده نیز با بیان ارزش قائل بودن برای مشتریان، اعلام کردند در صورت وجود مصداق ضمن استقبال خود را ملزم به جوابگویی و پاسخ دانستند و اشاره کردند که این موضوع موضوعی اتاق فکری نمی باشد و

مقرر نمودند که جلسه ای برای این مهم گذاشته خواهد شد و ساختار و فرآیندی برای تاکید مجدد آن لحاظ خواهد شد.

آقای مهندس سعید نژاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی نیز در انتهای گزارش ضمن اعلام این نکته که مطالب گفته شده به عنوان گزارش کارگروه تسهیلات نمی تواند محسوب شود، بر تکلیف سازمان برای رسیدگی به همه درخواستها نه لزوما پاسخ دادن به آنها تاکید نمودند و در این رابطه از فرصت ۲۵ روزه ای که برای رسیدگی به مکاتبات تعیین شده در مرکز سخن گفتند و پیشنهاد نمودند:

بررسی و تشخیص اینکه چه نامه هایی قابلیت جواب دادن دارند .

بررسی ایجاد پنجره واحد (میز واحد) سازمان شبیه به دفاتر پیشخوان دولت از لحاظ عملیاتی و فرایندی.

۳- گزارش آقای تیمورتاش (نائب رئیس کارگروه دریایی وآموزش):

مقدمه ائی توسط نایب رئیس کارگروه دریایی وآموزش مبنی بر موارد ذیل ارائه گردید .

۱/۵ میلیون دریانورد در دنیا وجود دارد که از آن تعداد حدود ۷۰۰ هزار نفر افسر و ۸۰۰ هزار نفر ملوان هستند که در ۸۲ هزار کشتی اقیانوس پیما برای حمل حدود ۹ میلیارد تن بار در سال فعالیت می کنند و در ایران نیز حدود ۵۰۰ هزار نفر میباشد که از بین آنها ۱۳۲ هزار نفر بصورت فعال مشغول بکار هستند که به تفکیک عبارتند از :

دریانوردان سفرهای نامحدود در تمامی سمتها حدود ۱۱۰۰۰ نفر

دریانوردان سفرهای نزدیک به ساحل (خلیج فارس ، دریای خزر و بخشی از دریای عمان) حدود ۹۲۰۰۰ نفر

دریانوردان شناورهای صیادی (دارای گواهینامه) حدود ۲۹۰۰۰ نفر

جمع کل دریانوردان فعال ۱۳۲۰۰۰ نفر

لذا با توجه به آمار فوق تا شش ماهه اول ۹۳ دریانوردان فعال کشور حدود ۱۳۲ هزار نفر می باشند که از این تعداد حدود ۱۱ هزار نفر در بخش سفرهای نامحدود و حدود ۱۲۱ هزار نفر در بخش صیادی و سفرهای نزدیک به ساحل فعال هستند.

درادامه آقای کاپیتان تیمور تاش به چالشهای پیش رو بشرح ذیل اشاره کردند :

دانشگاههای دریائی دریانوردان را فقط بورسیه می کنند.

از سه سال پیش که بورسیه برداشته شد ماده ۹ قانون نظام وظیفه نیز برداشته شد و به ماده ٦٦ قانون نظام وظیفه عمومی یعنی به صورت امریه تبدیل شد.

شرایط موجود :

تعدادی دانشجو های بورسیه از سازمان بنادر ۵ نفر ، کشتیرانی ۵ نفر ، نفتکش ۵ نفر می باشند.

ایشان پیشنهاد هائی را به شرح ذیل ارائه نمودند :

۱-از وزارت فرهنگ و آموزش عالی طی نامه ائی به امضاء وزیر راه درخواست گردد که مطابق سایر رشته ها برای دریانوردی هم هزینه بکنند و رشته هائی هم که در مراکز آموزشی نفتکش و کشتیرانی گذرانده میشوند معادل لیسانس مورد قبول وزارت قرار گیرد.

۲-در مراکز آموزشی کشتیرانی و نفتکش مالیات بر ارزش افزوده حذف و هزینه های آب و برق نیز بر اساس مدارس و دانشگاهها محاسبه گردد.

۳-دانشجو بتواند از تسهیلات وام تحصیلی بانک های عامل دریائی استفاده نماید .

٤-اجرای طرح توانمند سازی کارکنان بر اساس فصل نهم قانون مدیریت خدمات کشوری اجرای پکیج آموزشی براساس طرح جامع سیستم آموزشی کارکنان لجستیک بندری (STCPLP) بصورت دوره های پودمانی یعنی بدو خدمت ، حین خدمت بصورت سیستم جامع آموزشی اجرا گردد.

گزارش آقای میرزایی مدیرکل اموردریانوردان (عملکرد چالشها و راهکارها):

سپس آقای میرزائی مدیر کل اموردریانوردان گزارشی بشرح ذیل از کنوانسیون STCW ارائه دادند .

کنوانسیون تا بحال ٤ متمم خورده است که آخرین آن متمم ۲۰۱۰ مانیل میباشد . براساس این متمم ما باید ۱۰۷ دستور العمل را بازنگری کنیم . یک بسته استانداردهای آموزشی را شامل آزمون ، صدور گواهینامه ها ، انجام ممیزی را تا تاریخ ۹۳/۰۷/۳۰ به IMO بفرستیم تا جزو لیست سفید قرار بگیریم .

همچنین ایجاد تفاهم نامه با ۱۱ کشور همسایه و ۲۰ کشور متعاهد قبلی نیز جزو الزامات این متمم میباشد .

تمام دریانوردان ایران نیز بایستی تا سال ۲۰۱۷ تمام گواهینامه هایشان بر اساس متمم ۲۰۱۰ باشد . یعنی باید دوره های تطبیق و ارتقاء را طی نمایند. در این میان نیز اشاره ای به اسناد ارائه شده از سوی جمهوری اسلامی ایران به سازمان جهانی دریانوردی که بالغ بر ۱۷۷ سند و در مقام اول محسوب میشد کردند.

آقای مهندس سعید نژاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی در انتهای این گزارش با تاکید مجدد بر لزوم وجود گزارش و پیشنهاد مشخص توسط کارگروه ها، مشکلات را وارد دانسته ولی تصمیم گیری در خصوص آن را منوط به بحث و ارائه نتیجه آن به اتاق فکر دانستند.

۴- گزارش آقای سیف اللهی (رئیس کارگروه بندری ترمینالها) :

ایشان هم با توجه به جلساتی که به میزبانی شرکتهای مختلف برگزار شده بودبه دو مورد مانده از مصوبات قبلی کارگروه اشاره نمودند و در ادامه نیز موارد جدیدی که کارگروه برای بحث و تبادل نظر مصوب نموده بود اشاره نمودند. (بخشهای اصلی گزارش در ادامه تقدیم و گزارش کامل آن در بخش کارگروه مربوطه در سایت اتاق فکر قرارگرفته است.

خلاصه گزارش کارگروه اموربندری[۱] :

الف) – نتایج موضوعات مطروحه قبلی

از شش مورد موضوعات طرح شده توسط این کارگروه در اتاق فکر سازمان چهار مورد به تائید رسیده و در حال اجرا میباشند.

- موضوع حذف سیستم سهمیه بندی در واگذاری کانتینرهای ورودی به پایانه داران به معاونت محترم امور بندری جهت تعیین عوارض احتمالی جنبی و تطبیق آن با تعهدات قانونی و قراردادی سازمان ارجاع گردیده است.
- موضوع کم رنگ شدن حضور سازمان در مدیریت مناطق پشتیبانی بنادر و عدم تعرفه گذاری سازمان در فعالیتهای انجام شده در زمینهای پشتیبانی

ب) – در ادامه بحث اصلاح معماری بنادر

در جلسه قبلی اتاق فکر سازمان سه مورد به شرح زیر ارائه گردیدند:

۱- لازم است فعالیتهای مشابه دریک بندردرمنطقه الف(اسکله وبارانداز)مانندتخلیه وبارگیری کانتینردربندرشهیدرجائی به یک شرکت واحدسپرده شده وتعرفه هاوشاخصهای کیفی،ایمنی و محیط زیستی بطورکامل توسط مدیریت بندرتعیین ونظارت شوند.

۲- شرکتی که مدیریت عملیات تخلیه وبارگیری دراسکله وبارانداز هارابعهده میگیرد مجاز به اجاره یاسرمایه گذاری درانبارهای نگهداری کالای مشابه نباشد.

۳- تبیین ماهیت سازمان درخصوص انتفاعی یا غیرانتفاعی بودن آن که میتواند تائیر بسیار تعیین کننده ای درنحوه تعامل آن باشرکتهای خصوصی حاضردربندرداشته باشد.

---

[۱] شرح کامل گزارش در سایت اتاق فکر به آدرس http://fekr.pmo.ir/fa/kargorohha/kargoroh1 قرار گرفته است

ظرف یکماه گذشته کارگروه بندری طی سه جلسه که به میزبانی اعضا محترم کارگروه در شرکتهای خلیج پژم، تاید واتر و کشتیرانی ج.ا.ا. تشکیل گردید بند اول را با تمرکز بر تقسیم یا عدم تقسیم ترمینال کانتینری بندر شهید رجائی مورد بررسی قرارداد که گزارش آن جهت اعضا محترم اتاق فکر ایمیل گردید و هم اکنون آماده بحث در اتاق فکر میباشد.

مزایا و معایب تقسیم پایانه کانتینری بندر شهید رجایی

پس از تشکیل سه جلسه کارگروه بندری در خصوص مورد فوق الذکر مجموع نظرات دوستان به تفکیک "مزایا" و "معایب" برای سه گزینه

"الف- مدیریت یکپارچه کامل هر دو ترمینال" ،

"ب- مدیریت مجزا دو ترمینال قدیم و جدید" و

"ج- تقسیم ترمینال جدید به دو یا چند ترمینال"

جمع آوری گردید. همچنین پیشنهاداتی نیز که میتوانند احتمالا در بهبود تصمیمات متخذه موثر باشند در انتهای گزارش درج گردیده است.

متذکر میگردد مواردمطروحه جمع آوری نظرات دوستان بوده و الزاما مورد تائید همه حاضرین نبوده است. البته تصمیم گیری نهائی در اختیار مدیریت محترم اتاق فکر سازمان میباشد.

پیشنهادات

برخی پیشنهادات که در طول جلسات مطرح و میتوانند به زعم برخی از اعضا راهگشا بوده لیکن لزوما مورد تائید کلیه اعضا نمیباشند به قرار زیر است:

۱- ایجاد کنسرسیومی (یا شرکتی) که بتواند با پذیره نویسی و یا مشارکت نسبت به تامین منابع مالی لازم اقدام نماید.

۲- درصورت یکپارچگی ترمینال کانتینر، الزام اپراتور به بهره گیری از یک مشاور با سابقه فعال در بنادر بزرگ دنیا جهت کنترل ضرایب بهره وری اسکله ها و کشتی ها.

۳- در صورت تقسیم ترمینال بهره گیری سازمان از یک مشاور مستقل و با سابقه در کنترل نرم های عملیاتی اپراتورها.

۴- واگذاری ترمینال ۳ برای ساخت و یالهای شرقی یا غربی برای خرید تجهیزات به شرکتهای منتخب سازمان یا ترجیحا ناوگان ملی

۵- جمع بندی :

آقای مهندس سعید نژاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان رئیس اتاق فکر ضمن تشکر از نحوه برگزاری و ارائه مطالب کارگروه بندری مطابق با جایگاه و خواسته اتاق فکر، به عنوان جمع بندی موارد ذیل را مطرح نمودند:

۱- کار کلاسیک تر مورد بررسی و اقدام کارگروه ها قرارگیرد.

۲- سعی شود مواردی مطرح گردد که سریعتر قابلیت تصمیم گیری و عملیاتی شدن داشته باشد تا مواردی که به سطح کلان و ملی برمی گردد.

۳- به عنوان چهارچوب بحث مناسب است روشهایی که بتوان تعداد خطوط و کشتیهای بیشتری را وارد کشور کنیم در اولویت قراربگیرد(رقابت داخلی را به رقابت خارجی تبدیل کنیم)

۴- نحوه ارائه خدمات سریع تر به مشتریان و خطوط و قیمت و زمان مناسب و همه مواردی که در راستای رعایت حقوق مشتریان می باشد و تاثیر گذار در جذب بیشتر بار به کشور می باشد ، نیز در دستور کار باشد.