

ISSN: 1023-5957

ویژه نامه

بندر

سال بیست و پنجم / پیاپی ۱۷۳
شهریورماه ۱۳۸۹ / قیمت ۵۰۰۰ تومان

- جای خالی دریا در کتب درسی
- حرکت کند صنایع در عرصه دریا
- نگاه به دریانوردی از منظر ادبیات حرفه ای
- امتیازات ویژه برای دریانوردان و مشاغل دریایی
- سازمان بنادر و دریانوردی به نهاد های صنفی نزدیک تر می شود



۱۳۸۹، سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران
2010, Year of The Seafarer

روز جهانی دریانوردی
WORLD MARITIME DAY

Design: gharib 309 88



بررسی طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی در گفت‌وگو با عضو هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:

صحنه‌ی متعادل تجارت را بر هم نزنیم

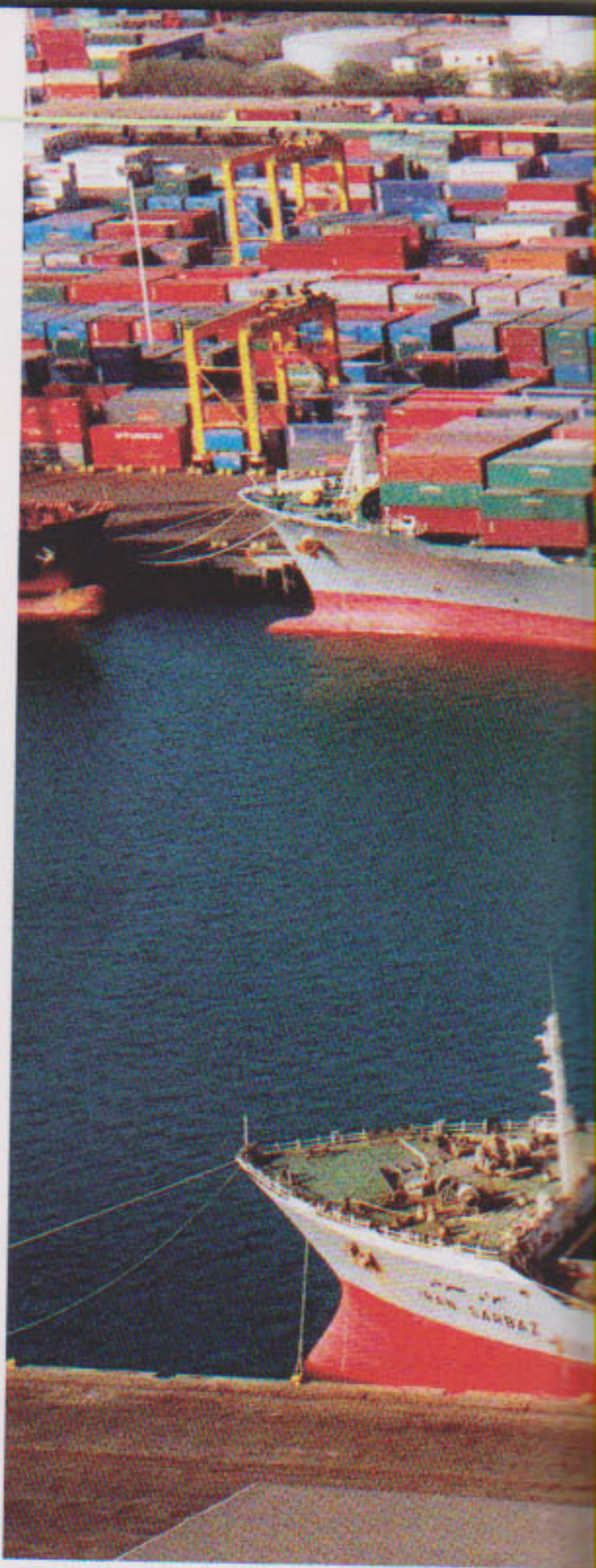
از صدور مجوز، کمکی به روند بهبود بازار نخواهد کرد و تنها اثر آن، مداخله بی‌جهت در بازار است؛ به عبارت دیگر، سازمان بنادر و دریانوردی توصیه می‌کند که ابتدا شرایط را احصا کنید تا مجوز فعالیت داده شود. مراجعی مثل تامین اجتماعی، سوابق بیمه‌ای شرکت‌ها را کنترل می‌کنند. مؤسسات معتبر، شرایط علمی فعالیت‌ها را احراز می‌کنند و بعد، سایر صلاحیت‌ها مانند صلاحیت اخلاقی و سیاسی بررسی می‌شود و سپس، دستورالعمل‌های عمومی، مثل میزان سرمایه و تضمین به سازمان بنادر و دریانوردی داده می‌شود. خوب، تمام این موارد، پیش‌بینی شده و تاکنون نیز اجرا شده است. بنابراین، رتبه‌بندی در این جا نه تنها کمکی نخواهد کرد، بلکه منجر به ایجاد فاصله‌ی بسیاری میان شرکت‌ها می‌شود. برای یک شرکت تازه تأسیس، این رتبه‌بندی مانع بزرگی خواهد بود. چرا که این شرکت هنوز بازار خود را به دست نیاورده؛ آن را از دست می‌دهد. این طرح، برای مسئولین شرکتی که تازه وارد این صنعت می‌شود،

● بندر و دریا: طرح رتبه‌بندی و ارزیابی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی، در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و مراحل مقدماتی خود را نیز طی کرده است. این طرح مورد قضاوت شرکت‌های کارگزار نیز واقع شده است. ارزیابی شما از این طرح چیست؟ امید ملک: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با توجه به مفاد این طرح، نسبت به آن خوش‌بین نبوده و با اجرای آن مخالف است. این طرح به مواردی در ارزیابی شرکت‌ها پرداخته است که در حقیقت، کمکی به شرکت‌ها نمی‌کند. اگر بپذیریم که هر برنامه یا طرحی به دنبال هدف و ثمره‌ای است، به جرات می‌توان گفت: طرح مذکور، ثمری برای شرکت‌ها به دنبال نخواهد داشت. اگر قرار است که سازمان بنادر و دریانوردی، شرایطی را برای شرکت‌های کارگزار تعریف کند تا بر اساس آن، مجوز فعالیت داده شود، به منزله‌ی حق سازمان بنادر و دریانوردی، پذیرفتنی است؛ اما تعیین شرایط فعالیت برای زمان بعد

ناگفته پیداست که هر طرحی در اجرا، موافقت‌ها و مخالفت‌هایی را به دنبال دارد، به خصوص آنکه این طرح در بازار آشفته کسب و کار، منافع برخی را محدود و میدان را برای عرض اندام بعضی دیگر بازنماید. اما آنچه که از طراحان انتظار می‌رود تا در صورت توجه به آن، طرح از بستر کاغذی خارج و صورت عینی و کاربردی به خود بگیرد، اعتنا به آرا و نظرات صاحبان فن و تجربه است و نیز در نظر گرفتن مصالح جامعه هدف، تا ضمن روان سازی امور، شرایط در گذار به آینده مطلوب، تنگ نگردد و آنچه که حاصل ساعت‌ها دغدغه و تلاش است، به راحتی از کف نرود و در اختیار رقیب قرار نگیرد.

مصادق آن‌چه که به آن اشاره شد، طرحی است با عنوان "ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی" که طی سال‌های گذشته از سوی مرجع حاکمیتی بنادر و دریانوردی کشور عنوان، و سازوکار اجرایی آن توسط کارشناسان بندری و دریایی تعریف شده است.

بر این اساس و به رغم توصیف مجریان و رضایت مدیران طرح از آغاز به کار آن، مناسب دانستیم تا در گفت‌وگو با آقای امید ملک، عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، از موضع انتقادآمیز این تشکل صنفی نسبت به طرح مورد نظر نیز، مطلع شویم. آنچه که در ادامه می‌خوانید حاصل این گفت و شنود است.



● **بندر و دریا: شما در سخنان تان به مواردی اشاره کردید که در این طرح برای هریک از آنها پاسخ‌هایی در نظر گرفته شده است. مثل این مورد که گفتید شرکت‌های کوچک نمی‌توانند در بازاری که شرکت‌های آن طبقه بندی شده‌اند، رقابت کنند، حال آن که این طرح به بزرگی و کوچکی شرکت‌ها کاری ندارد و فعالیت‌ها را ارزیابی می‌کند، بنابراین اگر یک شرکت کوچک در ارایه‌ی کار مناسب و با کیفیت، عملکرد بهتری داشته باشد، بی شک در آن بخش، امتیاز بیش‌تری دریافت می‌کند؟**

امید ملک: نه. حقیقت امر این است که پرسش‌ها در ابتدا به صورت شفاف در اختیار شرکت‌ها قرار نگرفت و کسی فرم‌ها را با این ذهنیت که این پرسش‌نامه‌ها برای ارزیابی است، پر نکرد. یعنی از شما سؤال می‌کنند و نمی‌گویند که مورد مصرف پاسخ این سؤالات کجاست. اولین اشکال این طرح، آن است که من، به این پرسش‌ها بدون آگاهی پاسخ داده‌ام و همین امر، مورد ارزیابی را دچار خدشه می‌کند. همچنین مواردی که به عنوان مولفه‌های ارزیابی انتخاب شده‌اند، نمی‌توانند در ارزیابی تأثیری داشته باشند. دلیل آن نیز، انتخاب و تهیه‌ی سؤالات از سوی موسسه‌ای است که هیچ تخصصی در رده بندی شرکت‌های دریایی ندارد. سازمان مدیریت صنعتی، به این طرح به عنوان یک پروژه، همانند پروژه‌های دیگر می‌نگرد.

● **بندر و دریا: آیا موسسه‌ی رده بندی آسیا هم تخصص لازم را در این زمینه ندارد؟**

امید ملک: موسسه‌ی رده بندی آسیا نیز به این طرح، به منزله‌ی پروژه‌ای می‌نگرد که مسئولیت اجرای آن را بر عهده گرفته است و در پایان نیز، دستمزد کار خود را دریافت می‌کند. این کار برای مؤسسه رده‌بندی آسیا، تنها به منزله‌ی یک کار است؛ مثل همه‌ی کارهای دیگر. اما این که سرنوشت این همه شرکت با این طرح چه می‌شود، نه به مؤسسه‌ی رده‌بندی آسیا مربوط می‌شود، نه برای مسئولین آن مهم است. این امر، به سازمان بنادر و دریانوردی برمی‌گردد. این کار، مثل راه اندازی استاندارد ایزو در یک شرکت است. انواع دیگری از مؤسسات هستند که می‌توانند این کار را انجام دهند. این مؤسسه‌ها فقط مجری هستند، نه بیش‌تر. یعنی به نتیجه خوب و بد کار، اصلاً توجه ندارند. مأموریت‌شان که تمام می‌شود، دیگر هیچ مسئولیتی رانمی‌پذیرند. پذیرفتنی نیست که بگوییم چون موسسه رده بندی آسیا آشنا به امور است، پس می‌تواند مشورت

لازم را به سازمان بنادر و دریانوردی بدهد. به جرأت می‌توان گفت که انتهای این راه، خوب دیده نشده است و مسئول خوب دیده نشدن راه نیز، سازمان بنادر و دریانوردی است، نه مؤسسه‌ی رده بندی آسیا یا سازمان مدیریت صنعتی. شما به من می‌گویید: باری برای حمل دارم و آن را برایم حمل کنید. من، حمل‌کننده هستم و مرجعی نیستم که در کار شما دخالت کنم، نمی‌توانم به شما بگویم: این بار در آن طرف آب، ارزان‌تر است. یعنی در صلاحیت من نیست که در این کار دخالت کنم.

● **بندر و دریا: دلایل دیگر مخالفت شما با این طرح چیست؟**

امید ملک: قوانین تجارت آزاد، ما را از پذیرش این طبقه بندی منع می‌کند. حق سازمان بنادر و دریانوردی مثل حق هر مصرف‌کننده دیگری در دنیا این است که اگر می‌خواهد کاری را به من یا شما واگذار کند، صلاحیت طرف قرارداد خود را احراز کند. این که بدانند از لحاظ مالی و عملیاتی تا چه میزان توانمندی داریم. اگر سازمان بنادر و دریانوردی، خواست بخشی از امور تصدی‌گری یا حاکمیتی خود را به بخش خصوصی واگذار کند، حق دارد که بخش خصوصی را از هر زاویه‌ای که می‌خواهد مورد ارزیابی قرار دهد. ما در این مورد اعتراضی نداریم. بنابراین، هر عضو انجمن که تمایل دارد در مناقصه‌های سازمان شرکت کند و کاری را به عهده بگیرد، باید از آن مسیری که سازمان تعیین می‌کند، ممیزی شود. اما شرکت‌هایی که اصلاً تمایلی ندارند پیمانکار سازمان بنادر و دریانوردی باشند و فقط یک مجوز گرفته‌اند، چرا باید تن به طرحی بدهند که نه تنها سودی برای آن‌ها ندارد، بلکه وضعیت بازار را نیز تغییر می‌دهد.

● **بندر و دریا: در تمام دنیا این روال دیده می‌شود که علاوه بر در نظر گرفتن شرایط اولیه برای صدور مجوز، نوعی نظارت دایمی نیز وجود دارد. این طرح، شیوه‌ای برای اجرای نظارت دایمی است تا سازمان بنادر و دریانوردی بداند شرکتی که مجوز گرفته، چه نوع فعالیت‌هایی را در پیشه‌ی خود قرار داده است؟**

امید ملک: اکثر شرکت‌های حاضر در بازار بورس، باید به طور مستمر و دایم، بیلان و گزارش عملکرد مالی خود را ارائه دهند، تا سهام‌داران از ریز عملکرد مدیران شرکت اطلاع داشته باشند. تا وقتی گزارش عملکرد وجود دارد، سازمان بنادر نیز می‌تواند از شرکت‌ها بیلان کاری بخواهد. در تمام دنیا، این نهاد‌های مردمی هستند که یک نظارت عالی بر فعالیت‌ها و عملکرد شرکت‌ها دارند.

مانند تابلویی است که نشان می‌دهد خیلی عقب هستند. با این تابلو زدن‌ها و نشان‌دار کردن‌ها، حقوق مصرف‌کننده هم پایمال خواهد شد. چرا که خواه ناخواه، هر مصرف‌کننده‌ای، به دنبال یک شرکت درجه‌ی ۳ نخواهد رفت. در حالی که بسیاری از معیارهای سنجش، کیفی است و این طرح نمی‌تواند حافظ کیفیت خدمات باشد، بنابراین، از این منظر، انجمن کشتیرانی با نحوه‌ی تدوین این طرح مخالف است.

البته این نکته را لازم می‌دانم بیان کنم که سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند هر شرایطی را برای شرکت‌هایی که به آنها کار ارجاع می‌دهد، تعیین کند. شاید از دیدگاه سازمان بنادر، اجرای چنین طرحی مفید است و کار واگذاری‌ها را سهل می‌کند. بنابراین، می‌تواند این طرح را در مورد شرکت‌هایی اجرایی کند که خواهان همکاری با سازمان باشند؛ اما شرکت‌هایی که کار خود را از سازمان بنادر نمی‌گیرند، نیازی به این نمی‌بینند که بی جهت طبقه بندی شوند. از سوی دیگر کسانی که می‌خواهند کار را ممیزی کنند، اصالتاً کار را نمی‌شناسند. چون قرار است مولفه‌های کیفی ارزیابی شود. در ثانی تعدد نیروی انسانی که می‌بایست ممیزی این همه شرکت را بر عهده بگیرند، ورود اختلاف سلیق را در ارزیابی، اجتناب ناپذیر خواهد کرد که طبیعتاً برون داد این ممیزی‌ها استاندارد نخواهد بود. این ارزیابی، کار شرکت‌ها را دچار اختلال خواهد کرد.

اما این که من چگونه کالای خود را ترخیص می‌کنم، یا چگونه بارنامه می‌دهم و مشتری من، چند دقیقه انتظار کشیده است؟ در حوزه اختیارات سازمان بنادر نیست، به دلیل این که این اختلاف کیفی خدمات است. خدمات، انواع و اقسام دارد و در هر عرصه و طی هر مسیر، قیمت مشخصی وجود دارد. در مسیر شانگهای- بندرعباس، بیش از ۳۰ خط کشتیرانی فعالیت می‌کنند که کرایه‌ی حمل هریک، نسبت به نوع خدمتی که ارائه می‌دهند، متفاوت است. در صلاحیت من نیست که بگویم قیمت زیاد است یا خیر. در صلاحیت خریدار خدمت است که این موضوع را نسبت به نوع خدمتی که طالب آن است، مورد ارزیابی قرار بدهد و انتخاب کند. ممکن است آن که قیمت بالاتری برای خدمات دهی خود تعیین کرده از توانایی بیشتری هم برای ارائه‌ی خدمات برخوردار باشد و یا نوع خدماتی که در اختیار مشتریان خود می‌گذارد، بیش از آن باشد که سایر شرکت‌ها ارائه می‌دهند. مولفه‌های زیادی در این امر دخیل هستند. این موارد آن قدر زیادند که بررسی آن‌ها از حوصله هر مرجعی خارج است. پس چرا باید وارد عرصه‌ای شویم که نمی‌توانیم بر همه‌ی جوانب آن احاطه داشته باشیم؛ ضمن این که نمی‌توان نتیجه‌ی مشابه از ارزیابی‌ها به دست آورد.

”

حق سازمان بنادر و دریانوردی مثل حق هر مصرف کننده دیگری در دنیا این است که اگر می‌خواهد کاری را به من یا شما واگذار کند، صلاحیت طرف قرارداد خود را احراز کند. این که بدانند از لحاظ مالی و عملیاتی تا چه میزان توانمندی داریم. اگر سازمان بنادر و دریانوردی، خواست بخشی از امور تصدی‌گری یا حاکمیتی خود را به بخش خصوصی واگذار کند، حق دارد که بخش خصوصی را از هر زاویه‌ای که می‌خواهد مورد ارزیابی قرار دهد.

“

این واقعیت، نشان می‌دهد که شاخص‌های تعریف شده، اثر بخش نیستند؛ چون اگر این شاخص درست باشد، هر کس باید همان نتیجه‌ای را بگیرد که دیگری از آن به دست می‌آورد. شاخص‌هایی که در این طرح تعریف شده است، به هیچ وجه جواب‌گوی مسایل و مشکلات امور دریایی نخواهند بود.

● **بندر و دریا: دلیل این که می‌گویید، شاخص‌ها در حصول نتیجه اثربخش نخواهند بود، چیست؟**

امید ملک: دو موسسه مجری طرح، ۵۰۰ موضوع را در قالب ۵۰۰ سوال مورد بررسی قرار می‌دهند. قضاوت کنید: آیا ۵۰۰ سوال

در باره عملیات یک شرکت، بیش از حد، ریز شدن در مسایلی نیست که ممکن است اصلا در ارزیابی دخیل نباشند؟ شاخص‌های تعریف شده‌ای را که من دیده ام، نادرست هستند. حال این شرایط را در مقابل شرایطی قرار دهید که امروزه در بنادر دنیا مرسوم است. شما در هر بندر آزاد دنیا که بخواهید فعالیت کنید، به شما می‌گویند: خود را معرفی کنید تا مطمئن شوند که شما حرفه‌ای هستید. این که این حرفه را در کجا فرا گرفته‌اید، چندان در عملکرد شما فرقی نمی‌کند. فقط این که کار بلد باشید، مهم است. همان جا به شما مجوز کار می‌دهند. مرجعی که به شما مجوز داده است، وضعیتی را که شما به عنوان یک بنگاه اقتصادی سالم در آن فعالیت می‌کنید، بدون این که حتی یک بار پا به شرکت شما بگذارد، رصد می‌کند. آنان تلاش می‌کنند که فضا و کار، همچنان برای سرمایه‌گذاری خارجی جذاب باشد. آنان زیر بنا را آماده می‌کنند و می‌دانند که اگر مالتا واقعی باشیم، هیچوقت مایل نیستیم پول خود را دور بریزیم. آنان می‌دانند که ما کار اقتصادی می‌کنیم. و اگر کسی در سنگاپور یا یک بندر آزاد، شرکتی را برای فعالیت اقتصادی تاسیس می‌کند، حتماً طرح و برنامه‌ی تعریف شده‌ای دارد و حتماً این توانمندی را در خود دیده که دست به کار شده است. احتیاجی نیست، چنین کسی را برای کار هل داد. اما در کشور ما به جای این که مثل تمام دنیا، دورنما و عاقبت کار سنجیده شود و پس از آن، نسبت به صدور مجوز فعالیت اقدام کنند، مرحله‌ی اولیه کار را راحت می‌گیرند؛ به طوری که هر کسی با پرداخت ۵۰ هزار تومان، می‌تواند شرکت ثبت کند؛ بعد برای این که نظارت صورت گیرد یا وضعیت موجود سامان پیدا کند، دست به اقداماتی مثل تدوین طرح کنونی می‌زنند که هیچ نتیجه‌ای در پی ندارد. انجمن کشتیرانی می‌داند که بعضاً کسانی که از سازمان بنادر و دریانوردی مجوز فعالیت گرفته‌اند، حتی در آدرس‌هایی که داده‌اند، حضور ندارند. این حق سازمان است که بدانند در هر شرکتی، چه کسانی سهام‌دارند و چه کسانی عضو هیات مدیره. این را به راحتی و به روش‌های دیگری هم می‌توان پی برد، نظارت به مفهوم آن نیست که شرکت‌ها راطبقه بندی کنیم. انجمن حاضر است در این کار، سازمان را یاری دهد. فهرست شرکت‌ها را به انجمن بدهید، ما برای شما پیدا می‌کنیم کدام یک از شرکت‌ها در این عرصه فعال هستند.

● **بندر و دریا: در این طرح، حقی که جزو وظایف حاکمیتی است برای سازمان بنادر و دریانوردی در نظر گرفته شده است، مانند موضوع پیشگیری از آلودگی محیط زیست حاشیه‌ی بندر،**

ساحل و دریا. این حق سازمان است که بر این موارد نیز نظارت کند این نظارت نیز، به وسیله‌ی اجرای این طرح امکان‌پذیر می‌شود.؟ شما در این عرصه چه نظری دارید؟

امید ملک: ضرب المثلی در فرهنگ ما این است، مبنی بر این که یک سوزن به حوض بزن، یک جوالدوز به دیگری برخورد می‌کند. سازمان بنادر و دریانوردی از امکانات تسهیلات، به مراتب بیش از تمام شرکت‌های فعال در این زمینه است. پس، سازمان بنادر باید پیش از هرگونه نظارت بر فعالیت شرکت‌ها، ابتدا نیم‌نگاهی به خود بیندازد. سازمان بنادر، نخست، خود باید استانداردها را رعایت کند و در این راه حتماً باید دست به خود و همه‌ی کسانی که در بنادر فعالیت می‌کنند، سخت‌گیر باشد. هیچ کس یا این امور مخالفی ندارد. بی‌شک، هزینه‌ای که ما امروز برای نوسازی و بهسازی تجهیزات باید بپردازیم، بسیار کمتر از هزینه‌ای خواهد بود که در آینده پرداخت می‌شود. آنان جزئی از پهنه‌ی طبیعت است که به دلیل استفاده بیش از حد از منابع موجود در طبیعت، می‌تواند به آن آسیب وارد کند و در دراز مدت، تعادل آن را به هم بزند. بنابراین، سازمان بنادر و دریانوردی باید آموزش‌های لازم برای حفظ محیط زیست را در برنامه‌های خود قرار دهد و همه ما را ملزم به حفظ استانداردهای محیط زیستی کند البته نباید فراموش کرد که برای معلم خوب بودن، نخست باید خوب عمل کرد.

● **بندر و دریا: آیا مخالفت خود را به اطلاع مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی رسانده‌اید؟**

امید ملک: در سمینار سه روزه‌ی فرمانیه و در دیدار هیات مدیره‌ی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با مدیرعامل سازمان، مخالفت خود را با اجرای این طرح به اطلاع ایشان رساندیم و دستور رسیدگی هم دادند. همچنین، چندی پیش، ضمن حضور مهندس صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به همراه ۲ تن از معاونین ایشان، آقایان ایزدیان و صادقی‌فر، دوباره اشکالات وارد به طرح را بازگو کردیم. تا جایی که خبر دارم، طرح متوقف نشده است. اما مطلع شده‌ام که اجرای طرح الزامی و اجباری نیست و هر شرکت کارگزار ترابری دریایی می‌تواند در صورت تمایل در طرح مشارکت کند. البته هنوز هم معتقدیم که مفاد این طرح، به گونه‌ای است که صحنه‌ی متعادل تجارت را به هم خواهد زد.

● **بندر و دریا: ۱۷۵ شرکت فرم درخواست ارزیابی را پر کرده و خواستار**



در تمام دنیا، این نهادهای مردمی هستند که یک نظارت عالی بر فعالیت‌ها و عملکرد شرکت‌ها دارند. اما این که من چگونه کالای خود را ترخیص می‌کنم، یا چگونه بارنامه می‌دهم و مشتری من، چند دقیقه انتظار کشیده است؟ در حوزه اختیارات سازمان بنادر نیست، به دلیل این که این اختلاف کیفی خدمات است.

برای تحویل دادن کار به یک شرکت، از مسئولین آن، مدارکی بین‌المللی می‌خواهند تا ثابت شود که در این عرصه حضوری موفق داشته‌اند. آن شرکت باید در گذشته، آن چنان خوب کار کرده و اعتبار کسب کرده باشد تا بتواند ثابت کند توانایی انجام کار را دارد. بی شک، ضمانت‌نامه‌ی بانکی هم گرفته می‌شود که البته این ضمانت‌نامه، نسبت به حجم و اندازه‌ی کاری که شرکت می‌خواهد انجام دهد، بسیار ناچیز است. اما آنچه حرف اول را در این قرارداد بیان می‌کند، اعتماد است. سازمان بنادر، وقتی به یک شرکت مجوز فعالیت می‌دهد و شرکت مذکور نیز، در حال فعالیت است، خود به خود این پیام را برای طرف خارجی به همراه دارد که شرکت یاد شده، دارای اعتبار است. چرا که اگر غیر از این بود، این مجوز باید باطل می‌شد. حال با این رتبه‌بندی، میزان اعتماد طرف‌های خارجی را به فعالان این عرصه کاهش نمی‌دهیم؟ آیا با این طبقه‌بندی، این ذهنیت را به آنان نمی‌دهیم که تا کنون این بازار آشفته بوده و اکنون طبقه‌بندی شده است؟ بله؛ ما هم معتقدیم که حتما رقابت باید فشرده باشد، اما برای ما باوریم که عرصه‌ی این صنعت در تمام جهان، برای شرکت‌هایی که بخواهند کار کنند، همواره گسترده و باز است.

هر دو ماه یک بار این کار را انجام می‌دهند. در این حرفه، ما نمی‌گوییم کدام شیوه درست است. این امر تنها به میزان توافق صاحب خط و شرکت نمایندگی باز می‌گردد. به رغم اینکه انواع فعالیت‌ها مشابه هستند، اما نمی‌توانید ۲ نمایندگی را بیابید که از شرایط یکسان برخوردار باشند. هر خط برای اعطای نمایندگی خود، به شرکت‌ها فراخوان می‌دهد. هر یک از متقاضیان نیز، شرایط و توانمندی‌های خود را معرفی می‌کند. در آخر، این شرکت صاحب خط است که دست به ارزیابی متقاضیان می‌زند و یک شرکت را برای نمایندگی در یک کشور انتخاب می‌کند. در این انتخاب، نوع فعالیت و توانمندی‌ها و قیمت پیشنهادی ملاک ارزیابی قرار می‌گیرد. حال تصور کنید با این حساسیت و نحوه‌ی انتخابی که شرکت‌های خارجی دارند، به آنها بگوییم: از نظر سازمان بنادر و دریانوردی، که مرجع دریایی کشور است، فلان شرکت رتبه‌ی "الف" و دیگری در رتبه‌ی "ب" است. اصولاً آیا این رتبه‌بندی را می‌پذیرند؟ مسلم است که آن‌ها معیارهای خاص خود را در انتخاب دارند و شاید به رتبه‌بندی ما اعتماد نکنند. بنابراین، تنها اثر طرح این است که ما سیگنال اشتباه داده‌ایم. شنواری که به کشور ما می‌آید، ارزش کالاهایش، صدها میلیون دلار به اضافه‌ی قیمت خود کشتی است. با این اوصاف، شما فکر می‌کنید آن کسی که مسئول کشتی است و باید در مقابل مشتری‌ها و شرکت‌های بیمه‌ای خود پاسخگو باشد، به ارزیابی و رتبه‌بندی ما اعتماد خواهد کرد؟ در کل، چنین باید گفت که: این گروه‌بندی، تأثیری در تصمیم‌گیری طرف‌های خارجی مبنی بر این که با یک شرکت کار کنند یا نکنند، ندارد. آن‌ها منافع خود را بسیار دقیق رصد می‌کنند و بر اساس آن، دست به فعالیت می‌زنند. آن‌ها

آن شده‌اند که مورد ارزیابی و طبقه‌بندی قرار گیرند. قرار بود در مرحله‌ی پایلوت، تنها چند شرکت حضور داشته باشند؛ اما نمایندگان ۳۰ شرکت حضور یافته‌اند. آیا این امر، نشان از استقبال نیست؟ به نظر می‌رسد که شرکت‌ها در مورد طرح آگاهی یافته و آن را شناخته‌اند؟

امید ملک: یکی از دوستان می‌گفت: حیات و ممات ما به دست سازمان بنادر و دریانوردی است، چون مسئولیت صدور مجوزها را به عهده دارد. اگر به هر دلیلی، سازمان اعلام کند مجوز شما باطل است، دست هیچ شرکتی، به هیچ جا بند نیست. این حادثه رخ داده است و شرکت‌های قدمت دار به خوبی این رخداد را به خاطر دارند. در اوایل سال‌های جنگ، یک روز، مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی، تصمیم گرفتند تمام مجوزها را باطل اعلام کنند. شما تصور کنید که شرایط به دلیل وقوع جنگ، به اندازه‌ی کافی برای شرکت‌ها سخت و طاقت فرسا بود و حقیقتاً شرکت‌ها با جنگ و دندان شرایط خود را حفظ می‌کردند؛ اما این اتفاق رخ داد. حالا اگر من، آن شرایط را دیده باشم، این ذهنیت در من شکل خواهد گرفت که سازمان بنادر در پس چنین طرحی، قصد دارد که با ارزیابی شرکت‌ها، عده‌ایی را از گردونه‌ی اخذ مجوز خارج کند. بنابراین، تصدیق خواهید کرد که بروز این ذهنیت، می‌تواند عامل ورود بسیاری از شرکت‌ها به طرح باشد نه ضرورت اجرای خود طرح. نیازی نیست این پیش فرض ذهنی به زبان آید. می‌گوییم سازمان تصمیم دارد شرکت‌ها را طبقه‌بندی و ارزیابی کند. بگذار کارمند شرکت من برود آن‌جا و آگاهی پیدا کند، حداقل ما ته صف منافع نایستیم. بنابراین، این استقبال را ننگارید به حساب برخورداری از آگاهی شرکت‌ها نسبت به طرح. ممکن است تعدادی از این شرکت‌ها از قبل پیمان‌کار سازمان بوده‌اند. شرکت من هم اگر پیمان‌کار سازمان بود، حتماً جزو اولین شرکت‌هایی بودیم که در طرح پایلوت حاضر می‌شدیم و ورود به این طرح را نیز، راهی برای آشنا شدن با خواسته‌های سازمان می‌پنداشتیم تا مولفه‌هایی که برای سازمان مهم است در خود تقویت کرده و برای به دست گرفتن پروژه‌های سازمان، از آن بهره‌بریم.

● بندر و دریا: آیا برای نظارت راه دیگری را پیشنهاد می‌کنید؟ از نظر شما، بازتاب این ارزیابی و طبقه‌بندی چه خواهد بود؟

امید ملک: برخی شرکت‌ها، هر هفته می‌بایستی مبالغ دریافتی از مشتریان را به خط کشتیرانی که نمایندگی آن را به عهده دارند پرداخت و تسویه نمایند. برخی دیگر،