

شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی همچنان با مشکلات دست و پنجه نرم می‌کنند. از زمانی که غرب برای شکستن اراده ملت ایران تحریم حمل‌ونقل دریایی کشور را در دستور کار خود قرار داد انتظار می‌رفت مسئولان و متولیان بخش دریایی به ویژه سازمان بنادر و دریانوردی راه‌کارهای مناسبی را برای تسهیل امور و حمایت از فعالان این حوزه به کار گیرند. حمل‌ونقل بیش از ۹۰ درصد واردات و صادرات کشور از طریق دریا نقش حیاتی فعالان بخش دریایی کشور را بیش از گذشته نمایان می‌سازد اما آنان همچنان از وضع موجود گلایه دارند و خواهان توجه ویژه‌ای از سوی متولیان بخش هستند. امید ملک مدیرعامل شرکت پرو بحر در گفت‌وگو با ماهنامه صنعت حمل‌ونقل بخشی از مشکلات موجود را مطرح و برای رفع آن‌ها دیدگاه‌های کارشناسی خود را ارایه کرده است.

طبق اظهار نظرهایی که از سوی فعالان بخش دریایی کشور مطرح می‌شود نارسایی‌ها و ناکارآمدی‌هایی در این حوزه وجود دارد که علاوه بر تحریم مشکلات عدیده‌ای را برای شرکت‌های فعال دریایی به وجود آورده است. به نظر شما

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی بخش دریایی کشور چه راه‌کارهایی را می‌بایست برای برون رفت از بحران موج موجود در دستور کار خود قرار دهد؟

ملک: آنچه که اکنون برای جامعه بسیار ضروری است این است که اجزای آن سر جای خود باقی بمانند و بتوانند مأموریت خود را به خوبی انجام دهند و انجام آن هم نیازمند اصول است. قانون تجاری که ترجمه قسمتی از «کدو کامکس» کشور فرانسه است مربوط به سال ۱۳۱۰ می‌شود و تاکنون خود فرانسوی‌ها چندین بار باتوجه به پیشرفت‌هایی که در عرصه تجارت و عرصه‌های دیگر روی داده آن را بازنگری کرده‌اند. اما ما هنوز نتوانسته‌ایم این کار را انجام بدهیم. شرکتی که سرمایه‌اش یکصد هزار تومان است تعهداتش هم در همان حدود است. بنابراین تعامل این شرکت با شرکت‌های دیگر نوعی ناامنی را گسترش می‌دهد. باید بتوانیم اصول صحیح را در این عرصه پایه‌گذاری کنیم و بی تردید بازیگران عرصه اقتصاد یا



ناصر فرجی

عرصه صنعت حمل‌ونقل جایگاه خود را می‌دانند. بازی را بلد هستند و جایگاه خودشان را پیدا خواهند کرد. ویژگی حمل‌ونقل این است که خود را با هر شرایطی تطبیق می‌دهد. باید پرسیم آیا وقتی باران می‌آید پرواز هواپیماها قطع می‌شود یا وقتی دریا توفانی می‌شود کشتی‌ها کنار ساحل توقف می‌کنند؟ بنابراین کشتی، قطار، هواپیما و کامیون در فضاهای متفاوت به حرکت خودشان ادامه می‌دهند. این موضوع در عرصه عملیاتی کار هم بدین شکل است. ما هم بلد هستیم در این فضا که مشکل ارزی و مشکلات دیگر هم وجود دارد حرکت خودمان را ادامه دهیم، منتهی بستر لازم هم باید فراهم باشد. قانونی که هم‌اکنون وزارت دارایی در ارتباط با ارزش افزوده رفته و به شرکت‌های خارجی پول داده تا آن را برای‌اش بنویسند، مال جامعه‌ای است که مابقی قوانین‌اش هم به روز است، اما قانون تجارت ما به روز نیست و متعلق به سال‌های گذشته است آن وقت قانون ارزش افزوده مربوط به امسال را در آن لحاظ می‌کنیم. این ناهم‌خوانی

پیام‌هایی را می‌دهد که موجبات تعمیق و گسترش ناامنی می‌شود. بنابراین باید بتوانیم فضای لازم را فراهم کنیم که شرکت‌ها بتوانند کار کنند و از همه مهم‌تر ثبات در سیاست‌ها است که بسیار مهم است، اگر سازمان بنادر دوست دارد ارزش بگیرد یا ریال بگیرد باید ثبات وجود داشته باشد. اگر یک روز با نرخ مرجع و یک روز دیگر با نرخ مرکز مبادلات و شش ماهه دیگر هم با نرخ بازار آزاد صورت حساب بزنند، این بی‌ثباتی پیام‌های خوشایندی را به همراه نخواهد داشت. ولی با هر نوع سیاستی فعالان عرصه می‌توانند خودشان را تنظیم و حرکت کنند و بر مبنای آن سیاست پایه‌گذاری کرده و به جلو بروند. اما تعدد سیاست‌ها مطمئناً به نتیجه خوبی منجر نخواهد شد.

زیرساخت‌ها و فعالیت‌های بنادر و کشتیرانی بدون ایجاد ثبات نرخ ارز و مهار تورم اقتصادی، به اهداف خود نمی‌رسند

فعالان دریایی گرفتار در مه



در حال حاضر بزرگ‌ترین مشکلی که حمل‌ونقل دریایی ما را چه در بخش واردات و چه در بخش صادرات تهدید می‌کند چیست و چه راه‌کاری برای رفع آن پیشنهاد می‌کنید؟

ملک: به نظر من این مهم دست سازمان نیست و در حوزه‌های بالادستی باید اتفاقی بیفتد تا سازمان هم بتواند از آن منتفع شود. الان می‌بینیم که در سازمان بنادر با توجه به کاهش ارزش پول ملی صادرات کشور رونق گرفته است، متأسفانه زیرساخت‌های لازم علی‌رغم سال‌ها فعالیت دریایی هنوز وجود ندارد. در حال حاضر که کشتی‌های فله بر می‌خواهند سنگ آهن بارگیری کنند حداقل ۱۵ روز در بندرعباس خواب دارند در نتیجه هزینه صادرات افزایش می‌یابد. اگر این اتفاق نمی‌افتاد حتماً به شکوفایی و رونق بیشتری هم می‌رسیدیم. بنابراین سازمان بنادر همچنان وظیفه دارد زیرساخت‌ها را با نیاز جامعه و بازار و نیاز کشور تنظیم کند. در زمینه زیرساخت‌ها هنوز هم عقب هستیم چه در بحث پس کرانه و چه در بحث پیش کرانه، هر دو مورد احتیاج به توجه جدی مقامات دارد. هر روز یک روز جدید است و باید خودمان را برای روزهای جدید آماده کنیم. امروز ممکن است صادرات ما رونق داشته باشد فردا واردات یا روز دیگر ترانزیت. آیا آمادگی لازم وجود دارد؟ می‌توان مأموریتی را که برای امکانات خودمان تعریف کردیم گاه‌به‌گاه تغییر داد. اما زیرساخت‌های اصلی باید وجود داشته باشد.

با توجه به ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی که کشور دارد اما نگاه دریایی در میان مسئولان کم‌رنگ است، به عنوان مثال ساعات کار گمرک، ستاد سوخت و خیلی از نهادهای ذی‌ربط در بنادر ما با فعالیت دریایی هم‌خوانی ندارد. در خصوص مشکلات شرکت‌های دریایی توضیح بفرمائید؟

ملک: متأسفانه سازمان بنادر هیچ‌گاه هزینه‌های تعطیلی گمرک یا بانک را برای اقتصاد مملکت برآورد نکرده تا آن هزینه کلان را به سیاست‌گذاران و مسئولان مملکت نشان بدهد. آن‌گاه آن‌ها می‌دیدند به کارگیری صد نفر کارمند در گمرکات بنادر و پرداخت حقوق یا اضافه‌کاری به آنان از تعطیلی صنعت حمل‌ونقل در کشور جلوگیری می‌کند و ملاحظه می‌کردند که این هزینه در مقابل هزینه‌گرافی که بابت عدم هماهنگی‌ها و تعطیلات به اقتصاد کشور تحمیل می‌شود بسیار ناچیز خواهد بود. مرزها و بنادر می‌بایستی ۲۴ ساعته خدمات ارائه دهند مگر می‌شود ساعات کار سازمان‌ها و نهادهای آن جا با ساعت کار در شهرها یک‌سان لحاظ شود.

جریان آزاد کالا و سرمایه شرط اول جهانی شدن است. همواره باید جریان کالا و سرمایه بدون وقفه برقرار باشد. گمرک ما هم با توجه به تردد ناوگان کشور باید خودش را وفق دهد تا بتوانیم از منافع ملی بیش‌تر مراقبت کنیم. در مکالمات روزمره هم از سوی سازمان و هم از جانب مردم پذیرفته شده که سازمان بنادر و دریانوردی متولی امور دریایی کشور است. وقتی از کلمه متولی استفاده می‌کنیم سطح انتظارات را بالا می‌بریم. ممکن است سازمان بنادر در گمرکات بنادرش هیچ‌گونه دخالتی نکند یا اشرافی نداشته باشد اما وقتی گفته شده متولی پس مسئول گمرک هم می‌شود یا حداقل مسئول ساعت کاری آن. پس اگر از زاویه متولی به سازمان بنادر نگاه کنیم حتماً کم‌کاری و بی‌توجهی بسیار زیاد است اما اگر به منشورش نگاه کنیم و در آن نیامده باشد که سازمان بنادر مسئول است پس باید برویم این نظرات را اضافه کنیم. این بخشی‌نگری که حاکم است کاملاً دشمن اقتصاد و صنعت حمل‌ونقل کشور است. بنابراین اینکه چه‌گونه هماهنگی کنیم تا وظایف صحیح، به موقع و به سرعت انجام شود این مهم است. گمرک همواره شعار می‌دهد که فرایند ترخیص در حد ۴۸ ساعت است اما می‌دانم امکان ندارد. نمی‌دانم چرا مدیریت عالی گمرک حاضر نیست که بیاید از سازمان‌های مردم‌نهاد یا انجمن کشتیرانی بخواهند که آن‌ها را ممیزی کنند. سازمان بنادر صورت‌حساب حقوق و عوارض بندری کشتی‌ها را ۱۵ تا ۲۰ روز طول می‌دهد تا صادر کند. مقامات مسئول سازمان‌های دولتی با بازیگران عرصه در فضاهایی بسیار جدا افتاده از هم هستند. حتماً از سازمان‌های مردم‌نهاد و انجمن‌ها یک صنفی می‌توانند دعوت کنند که آنها را ممیزی کنند و نظرشان را اخذ کنند حتی به شکل محرمانه. این موارد عملی است خیلی از این مشکلات به سادگی و بدون صرف هزینه قابل حل هستند. آن‌جاهایی هم که نمی‌شود در سطوح بالاتر برایش تصمیم‌گیری می‌کنند. هزاران کانتینر هزاران روز خواب دارند برای این‌که مثلاً کالایی در آزمایشگاه تحت آزمایش است. تاوان را مملکت می‌دهد و این منافع از جیب منافع ملی می‌رود. بنابراین همه این‌ها را می‌شود با تفکر و با برنامه‌ریزی اصلاح کرد و رویه‌های قدیمی را به سمت مطلوب حرکت داد. مسلماً نه بخش خصوصی می‌تواند شاهکار کند و نه بخش دولتی. اما همدلی و هم‌سویی و هم‌فکری این دو بخش با یکدیگر طبیعتاً آثار و تبعات خوبی را برای هر دو بخش و برای ملت ایران فراهم سازد.

آیا می‌توان گفت بخشی از این مشکلات ناشی از نبود قوانین مناسب و کارآمد است؟ در حوزه دریا هم مانند بقیه حوزه‌ها گاهی بین

فعالان و دست‌اندرکاران گرفتاری و دعاوی به وجود می‌آید. مرجعی باید به این مشکل رسیدگی کند. اسم آن مرجع هم مرجع قضایی است اما در این خصوص بسیار ضعیف هستیم حتی می‌توانم بگویم در حوزه قضا نسبت به امور دریایی حتی در حد کلاس‌های دبستان هم نیستیم. این معلوم می‌کند که قانون خوبی نداشته‌ایم. در حوزه دریایی در دنیا آنقدر قوانین تبیین شده که مشکلات تجار با شرکت‌ها یا شرکت‌ها با شرکت‌های دیگر به راحتی و با سهولت مورد داوری قرار می‌گیرد. اما در کشور ما اگر به عنوان مثال شکایتی انجام شود که کالایی تحویل نشده ممکن است حتی یکی دو سال زمان ببرد. امیدواریم در بازنگری در قوانین دریایی گشایش فضا را شاهد باشیم. مطمئن هستم سازمان بنادر بسیار دوست دارد که در عرصه دریا سیادت بیش‌تری داشته باشیم و خیلی فعال‌تر باشیم. مطمئن هستم که مابقی سازمان‌ها هم همین تمایل را دارند و بخش خصوصی هم همین را می‌خواهد. حالا چه علتی دارد که نمی‌شود؟ برای اینکه هرکسی ساز خودش را می‌زند. بنابراین طبیعی است که نه به هم‌سویی می‌رسیم و نه به هم‌افزایی. حتماً باید جامعه دریایی و بندری بسیار قوی و فعالی داشته باشیم که در آن حوزه بشود خواسته‌های فعالین را با امکانات و توانمندی‌ها و بینش دولتمردان تلفیق کرد و به نتیجه‌ای رسید. در غیر این صورت به نتیجه‌ای نخواهیم رسید چنانچه تا کنون نرسیده‌ایم. همیشه تاریخ از بازار عقب بوده‌ایم.

آیا همچنان مشکلات بانکی و قوانین ناکارآمد وجود دارد؟

هر شرکت یکی از سلول‌های اقتصادی جامعه است که تولید می‌کند چه تولید کالا چه تولید خدمات. منتها باقیه مرتبط هستیم با صادرکننده و واردکننده، بنابراین به دنبال این هستیم که جایگاه خودمان را تثبیت کنیم. الان فضای حرکت بسیار متشنج است. این مشکل در حوزه بده‌بستان‌های مالی هم وجود دارد زیرا هزینه‌ها و کرایه حمل‌ارزی است و نمی‌توانیم آن را با ریال انجام دهیم. قوانین گمرکی و قوانین دیگر نهادها هم بر این حوزه اثرگذار است. از ناهمگونی‌های حوزه‌های دیگر هم بسیار اثر پذیر هستیم. کلاً صنعت حمل‌ونقل صنعت اشتقاقی است. اول تجارتی اتفاق می‌افتد بعد به حمل منجر می‌شود. شرکت بر و بحر تا تابستان سال ۱۳۹۰ در ماه حدود ۵ هزار TEU از کالاهای وارداتی کشور را از سه بندر شهید رجایی، خرمشهر و بوشهر حمل می‌کرده است اما الان ظرفیت حمل ما به شدت کاهش پیدا کرده و شاید به یک چهارم رسیده است. باید مسایل بانکی خود را در حوزه کلان مملکتی حل کنیم.