

تراپران پرسیده است «به اعتقاد شما وزیر راه آینده در حوزه فعالیت و تخصص شما باید چه اقداماتی انجام دهد و از انجام چه اقداماتی پرهیز کند؟» از متن سوال چنین برمی آید که زمزمه‌های جدایی دو وزارتخانه که حتی از صحن مجلس نیز به گوش می‌رسد، توسط تراپرانها امیدوارانه ارزیابی شده است. البته می‌دانم که خبرگان و پیشکسوتان صنعت حمل و نقل هم در شرف ارائه پیشنهادی هستند که وزارت راه و شهرسازی باقی بماند و به کار ساخت‌وساز مشغول باشد، و در عین حال، وزارتی تحت عنوان «تراپری» تشکیل شود تا مسوولیت صنعت حمل و نقل را برعهده گیرد؛ صنعتی که اگر سهم دقیق آن را در تولید ناخالص ملی احصا کنیم (نه به روش جاری که فقط اثر مستقیم آن را ارزیابی می‌کنند و بنابراین جایگاهش حدود ۷ تا ۸ درصد می‌شود) می‌گویند بعد از صنعت نفت خواهد ایستاد.

از ابتدا هم این وصله ناجور بود؛ چرا که فقط دفاتر آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک وزارت راه و تراپری سابق، از تعداد ادارات کل شهرسازی در استان‌ها بیشتر بود. اما خب، چنین انتقاداتی در محدوده بسامد شنوایی دولت نهم و دهم نبود و لذا نشنیده ماند.

اگرچه معتقدم، وقت آن است که چنین سوالاتی توسط مسوولین دولتی مطرح شود؛ چرا که رسانه‌های مستقل با همه کارشناسان و صاحب‌نظران و دست‌اندرکارانشان، اثربخشی محدودی در روند سیاستگذاری‌ها و پاسخ‌دهی مسوولان داشته‌اند؛ وگرنه اوضاع فعلی این نبود که هست، اما در هر حال، به جهت ورود به حوزه دریا و بنادر، فکر می‌کنم بهتر است وظایف و ماموریت‌های سازمان‌های متولی را در پیش رو قرار دهیم تا با تطبیق با اوضاع جاری، کاستی‌ها و کمبودها عیان‌تر شود و آنگاه به «چه باید کرده‌ها» و «چه نباید کرده‌ها» پردازیم.

از جمله وظایف ۳ گانه مندرج در سایت سازمان بنادر و دریانوردی، چهار وظیفه را به شرح زیر بررسی خواهیم کرد:

۱- اداره امور بندری و امور دریایی بازرگانی کشور:

با توجه به توقف تنمه سرویس خطوط کشتیرانی خارجی قبل از اجرایی شدن تحریم بنادر ایران از اول ماه جولای سال میلادی، معلوم است که متولیان امور، موفقیت چندانی در اداره امور بندری و دریایی بنادر بازرگانی کسب نکرده‌اند و حال یا از سر بی‌اعتنایی یا بی‌اطلاعی و یا انفعال و یا تلفیقی از مولفه‌های گوناگون، امور بازرگانی بنادر کشور به شدت دچار اختلال شده است. شخصا با توجه وضع موجود به بهانه سیاست‌های کلان کشور، مخالفم و دلایلی را در بند ۲ بیان خواهم کرد.

جهت استحضار خوانندگان نشریه و ثبت در



امید ملک

کارشناس حمل و نقل دریایی

سیاست‌گذاری حاکمیتی را به رفتار تحکم‌آمیز تفسیر نکن!

پروسه توسط سازمان بازرسی ابطال گردید. آیا این تشخیص اشتباه، سهوی بوده یا عمدی؟ آیا امکان تکرار آن وجود دارد یا خیر؟

تشخیص سهوی یا عمدی بودن آن، در صلاحیت ما نیست، اما در مورد تکرارپذیر بودن آن، پاسخ مثبت است. دلیل آن هم، همین واژه «واجد صلاحیت» است که این یعنی، شرایط صلاحیت در امری خاص توسط سازمان تدوین می‌شود و انطباق شرایط با وضع موجود نیز توسط همین سازمان صورت می‌گیرد و بنابراین امکان خطا تا زمانی که این اختیار بدون نظارت مراجع بالادستی و مستقل و با پروسه‌ای شفاف در این سازمان و هر سازمان دیگری باشد مفروض است.

تازه در پایان شرایط هم درج می‌شود که سازمان در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است!

"سرچشمه شاید گرفتن به بیل / چو پرشد نشاید گرفتن به پیل"

۳- واگذاری آن قسمت از خدمات سازمان بنادر که انجام آن از طرف بخش خصوصی به صرفه و صلاح است به موسسات خصوصی واجد صلاحیت:

اگر به پروسه انتخاب پیمانکار دوم بندر شهید رجایی و حرف و حدیث‌های بعدی آن رجوع کنیم، مشخص می‌شود که سازمان موصوف در تشخیص مصداق پیمانکار «واجد صلاحیت» اشتباه کرده است (آن هم با وجود کنسرسیومی متشکل از ۹۰ درصد بازیگران و سرمایه‌گذاران بندر شهید رجایی که در صورت انتخاب می‌توانست روحیه همکاری و تعاون را نیز در بین آنها تقویت نماید) و به همین دلیل هم کل

حافظه تاریخی مسوولین بعدی، یادآوری می‌کنم که کرایه حمل کانتینرهای معمولی ۲۰ و ۴۰ فوتی از بنادر اصلی چین به بندرعباس، در مدت کمتر از دو هفته، در حدود ۱۲۰ تا ۱۵۰ درصد رشد داشت و به ارقامی نزدیک به ۲۵۰۰ و ۴۵۰۰ دلار رسید؛ آن هم توسط ناوگان دولتی کشور که بیشتر سعی در جلوه‌گری به عنوان ناوگان ملی دارد. از فساد به وجود آمده در مبادی حمل هم که فقط خواجه حافظ شیرازی بی‌خبر مانده و مدیران محترم هم که یا انکار می‌کنند و یا درخواست معرفی افراد خاطی را دارند. این بی‌توجهی در حالی است که در همین خانه هم با دادن نرخ‌های ترجیحی صادراتی به برخی شرکت‌ها، تعادل بازار به نفع همان "برخی" به هم خورده است.

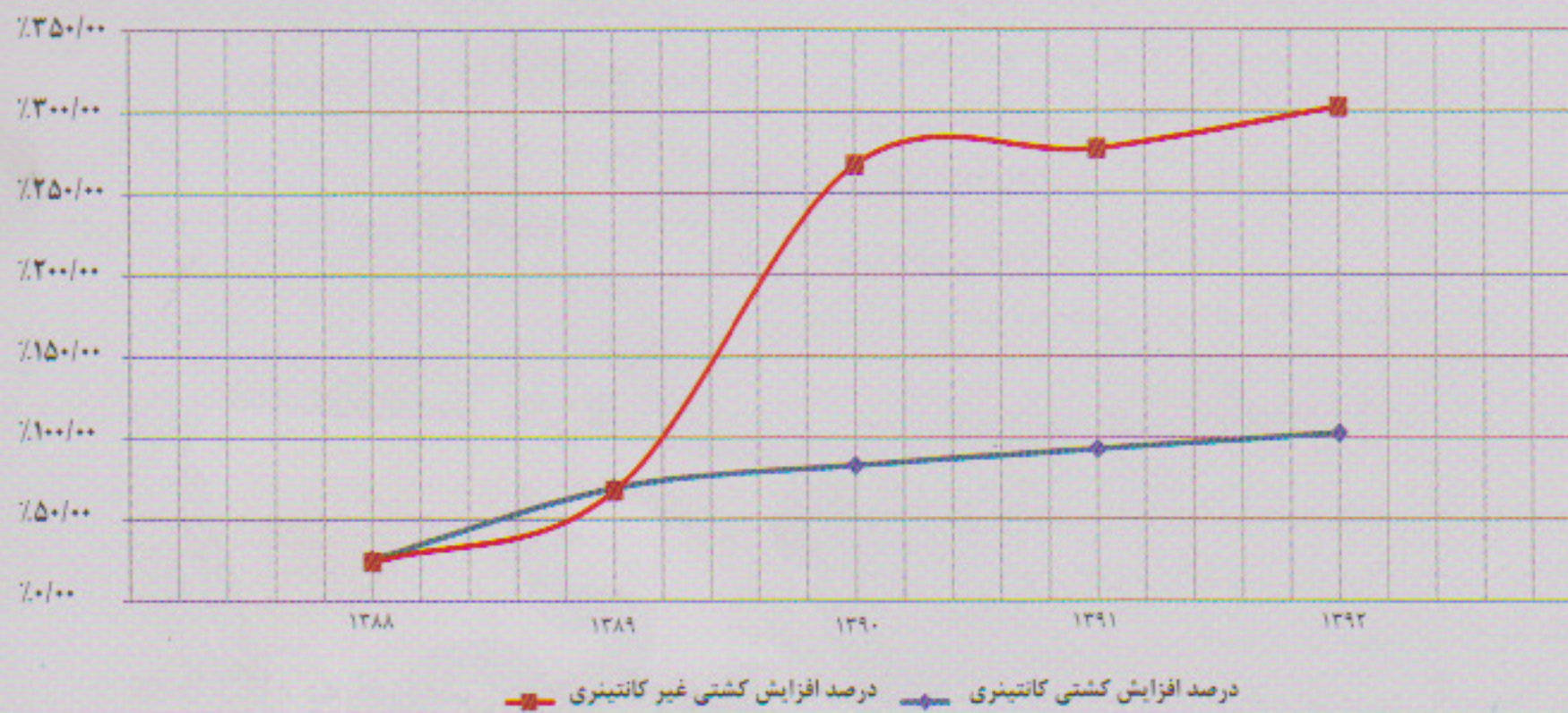
۲- اداره امور تخلیه و بارگیری و حمل و نقل کالا در محوطه‌های بندری و انبارداری در بنادر کشور:

معتقدم آنچه در سایه تحریم بنادر کشور و خروج شرکت‌های کشتیرانی از بازار ایران اتفاق افتاده، در سایه بی‌تدبیری مسوولان در ذیل همین بند از مسوولیت‌ها خلاصه می‌شود. قبلاً هم به کرات گفته شده است که اراده‌هایی در داخل و بیرون سازمان و وزارتخانه مربوطه و حتی نهادهای دیگر، تمایلی به طی طریق - همانند دیگر بنادر موفق و بزرگ دنیا - ندارند و با فشار و سیاست‌ورزی و حتی با ارائه تحلیل‌های امنیتی، سعی در انحراف از مسیر داشته و دارند.

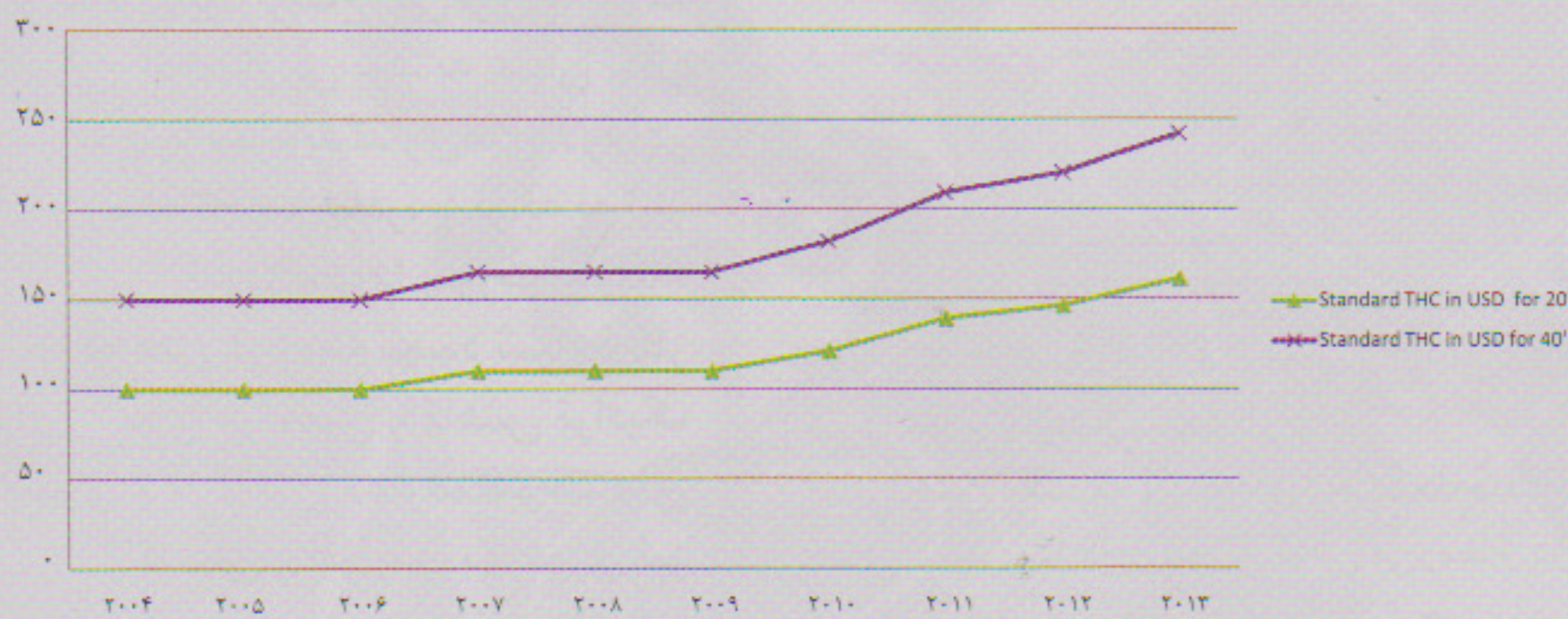
این چنین بود که به واسطه ارتباط بزرگترین اپراتور بندری ایران با صندوق مهر، این شرکت به تور تحریم‌ها گرفتار آمد. هر چند که تصمیم‌گیرندگان به درستی تصمیماتی اخذ کردند تا امور محوله از شرکت مذکور ستانده شود و سرنوشت کشور و تجارت خارجی آن به سرنوشت یک شرکت گره نخورد، اما از آنجا که «ترک عادت موجب مرض است» سازمان بنادر و دریانوردی که قبلاً طعم شیرین خاصه‌خرجی و داشتن حیات خلوت را در زمان تصدی سهام شرکت تایدواتر هنوز در حافظه نزدیک خود مرور می‌کرد، مجدداً با پروژه شرکت‌سازی برای صندوق بازنشستگی کارکنانشان، سعی کرد مغری برای خود بیابد و ردای ریاست را در بخش شبه‌خصوصی نیز حفظ کند.

با عنایت به آنچه مختصراً ذکر شد، می‌توان به این نتیجه رسید که انحراف از اصول و مقهور نیروهایی خارج از چارچوب حرفه‌ای و اقتصادی شدن، باعث نابسامانی‌های بعدی شده است و حال که آوار بی‌تدبیری‌ها آثار خود را در بسیاری از عرصه‌های بندری و دریایی به جای گذارده، شاید فرصت بازسازی بیش از پیش فراهم باشد، چون مقاومت اجزای فعال در پی گسترش بیکاری و زیاندهی اقتصاد خرد و کلان به شدت کاهش یافته است و به قول شاعر

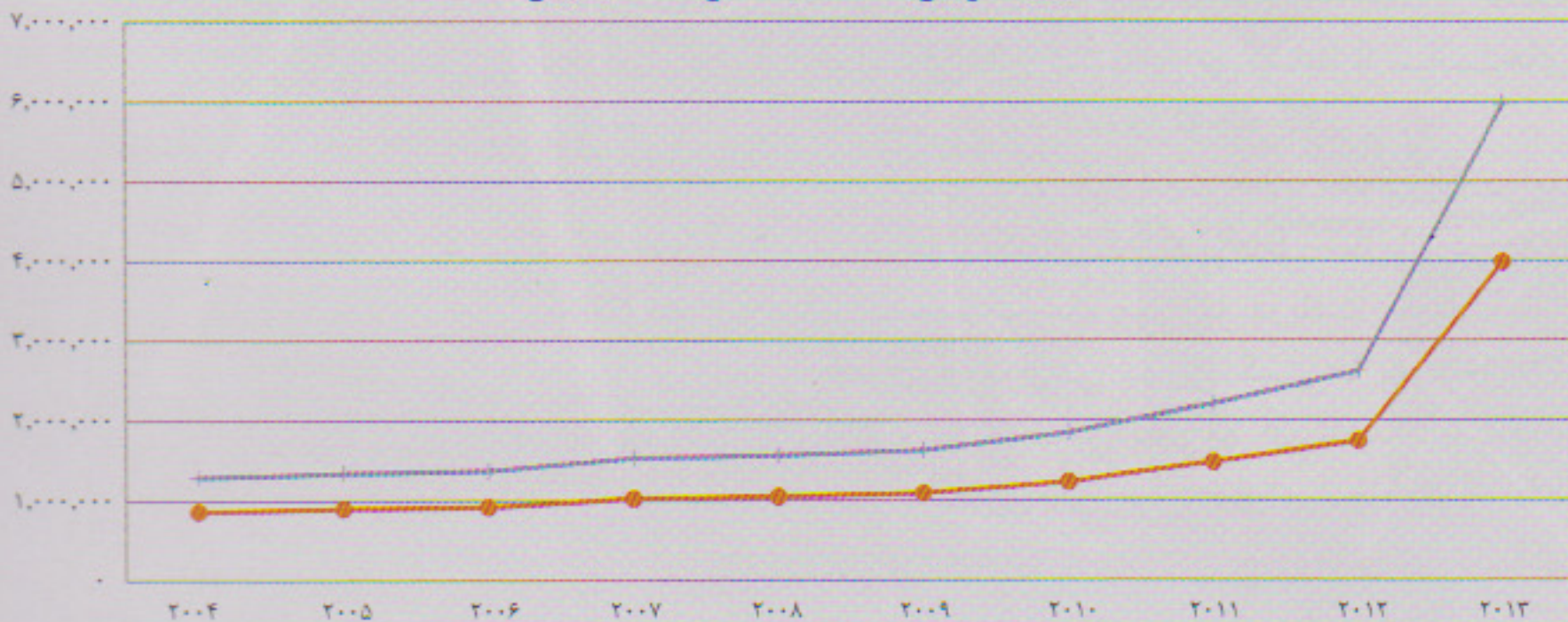
روند افزایش عوارض بندری کشتی‌ها در بنادر جنوبی کشور (طی ۵ سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۲)



روند افزایش THC در ده سال گذشته به ریال



روند افزایش THC در ده سال گذشته به ریال



متأسفانه در مجتمع بندری شهید رجایی که مهمترین بندر تجاری کانتینری کشور است، ما دچار عقب‌ماندگی بیش از حد می‌باشیم و در حال حاضر این بندر فقط مجهز به ۲ پست اسکله با توان پذیرش کشتی‌های متوسط‌القامه کانتینری خطوط است.

ب- وصول حق تخلیه و بارگیری: در این حوزه، سازمان علاوه بر ۱۰ درصد افزایش هزینه‌های مترتب بر تخلیه و بارگیری محمولات کانتینری به دلار در اوایل سال ۱۳۹۱، مجدداً علیرغم تصریح تعرفه (که تسویه چنین هزینه‌هایی باید بر مبنای نرخ ارز مرجع باشد) اقدام به تسویه صورتحساب‌ها بر مبنای نرخ اتاق مبادلات ارزی کرد که یک شبه افزایشی صد درصدی را برای حوزه اقتصاد به ارمغان آورد. به عنوان شاهدی بر مدعا، به نرخ کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت وارداتی در جداول ۲ و ۳ توجه کنید.

به نظر می‌رسد باید در ابتدا، پاسخی برای این سوال داشته باشیم که «چرا چنین می‌شود» تا آنگاه به سوال ماهنامه که معطوف به باید‌ها و نبایدهاست پاسخ دهیم.

سازمان بنادر هم مشابه سازمان‌های دیگر دولتی، باید الزامات حاکمیتی را دنبال کند، اما متأسفانه به نظر می‌رسد، مدیران دولتی از مفهوم حاکمیت، بیشتر جنبه تحکم آن را دریافته‌اند و به همین دلیل هم در خصوص تصمیم‌گیری‌ها از مشورت با هر حوزه‌ای که از آن تصمیم اثر می‌پذیرد، احساس بی‌نیازی می‌کنند.

این به معنای وجود انگاره‌ای غلط در اذهان متولیان امور است، چرا که سازمان بنادر هم مثل هر پدیده زنده و پویای دیگری اضلاع و پایه‌های دیگری از قبیل استفاده‌کنندگان، سرمایه‌گذاران و زیرساخت‌ها دارد که در صورت عدم هماهنگی این پایه‌ها با هم، می‌شود آنچه که نباید بشود. برای مثال از سرمایه‌گذاران در زمینه ترمینال‌سازی دعوت شده تا سرمایه‌شان را در جهت آبادانی بندر به کار گیرند، اما در همین حال، اختیار بازاریابی ندارند تا سازمان حاکم، همچنان به حاکمیتش بپردازد.

در اوایل دهه هفتاد و عصر موسوم به سازندگی، در هنگامه‌ای که جاده منتهی به بندر شهید رجایی همچنان جاده دسترسی ساخته شده توسط پیمانکار ساخت بندر (مشهور به ایتالکو) و مشتمل بر تنها یک خط رفت و یک مسیر برگشت بود و هنوز تکنولوژی تلفن همراه به ایران وارد نشده بود و از طرفی هم در پی فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای میانه اندک اندک رونق می‌گرفت، عدم امکان ارتباط تلفنی از بندر شهید رجایی - که به طور متوسط از محدوده دفاتر شرکت‌ها در شهر بندرعباس حدود ۴۰ کیلومتر فاصله داشت - برای نمایندگان شرکت‌های کشتیرانی، ترخیص‌کاران،

(بماند که سازمان، سال‌ها پیش، پیمانکار فعلی را هم واجد صلاحیت می‌دانست، اما بعدها ماجرا به شکایت و حکم تخلیه و تحریم بنادر انجامید). بنابراین در سطح کلان، اشکالات اساسی به چنان تصمیم‌گیری‌هایی وارد است که می‌بایست به آنها توجه شود.

نظارت مستقل معمولاً یکی از اهرم‌های جلوگیری از انحراف است و متأسفانه سازمان‌های دولتی به دلایل زیادی چنان نظارتی را بر نمی‌تابند، حتی در امور جزئی و به همین دلیل هم پیشرفت امور در سازمان‌های دولتی بسیار کند و بطئی است. برای مثال صدور صورتحساب کشتی‌ها در بنادر جنوبی کشور علیرغم استفاده از کامپیوتر، بسیار به طول می‌انجامد، اما سازمان بنادر و دریانوردی حاضر به پایش این پروسه درون‌سازمانی توسط انجمن صنفی نمایندگی‌های کشتیرانی نیست.

۴- وصول عوارض بندری، رودخانه‌ای و حق تخلیه و بارگیری و باربری و انبارداری و سایر درآمدهایی که طبق مقررات مربوطه به وسیله سازمان با سایر سازمان‌های دولتی برای سازمان وصول می‌شود:

الف- وصول حقوق و عوارض بندری: در این بند از انجام وظایف هم عملکرد سازمان با اشکال مواجه است؛ چرا که از اوایل زمستان گذشته با تغییر رویکرد قبلی مبنی بر تسویه حقوق و عوارض بندری کشتی‌ها بر مبنای نرخ ارز مرجع و یا دریافت ارز از حساب شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی، به تسویه بر مبنای نرخ ارز آزاد و یا دلار نقدی روی آورد که تاکنون باعث مجادلات فراوانی با شرکت‌ها و انجمن صنفی شده است. اشکال کار هم صرفاً در تقاضای سازمان نیست، مساله این است که به عنوان متولی مسائل حوزه دریا، یکطرفه مسائل را دیدند و به قضاوت نشستند؛ آن هم در این زمانه سخت که ورود و خروج ارز به/از سیستم بانکی کشور کاری است بس دشوار و فراتر از توان شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی.

و این چنین است که در غوغای تحریم‌ها، صدای خودتحریمی بلندتر از قبل به گوش می‌رسد و در شرایطی که قوانین زمانه عادی، کارکرد خود را در مواجهه با شرایط اضطراری از دست داده، مدیر عامل سازمان هم زبان به انتقاد از اعضای صنف نمایندگی‌های کشتیرانی می‌گشاید تا سیاست‌های در پیش گرفته شده را توجیه کند.

در غیاب ارائه گزارشات مالی شفاف از درآمد و هزینه (نکته‌ای که مدیرعامل سازمان در دفاع از تصمیم سازمان مبنی بر دریافت معادل ریالی حقوق و عوارض بندری کشتی‌ها به نرخ بازار آزاد و یا اسکناس دلار به آن تاکید داشت)، و سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز و انجام شده، فقط می‌شود قسمتی از افزایش تعرفه‌ها را در سال‌های گذشته به رویت خوانندگان رسانید. (جدول ۱)

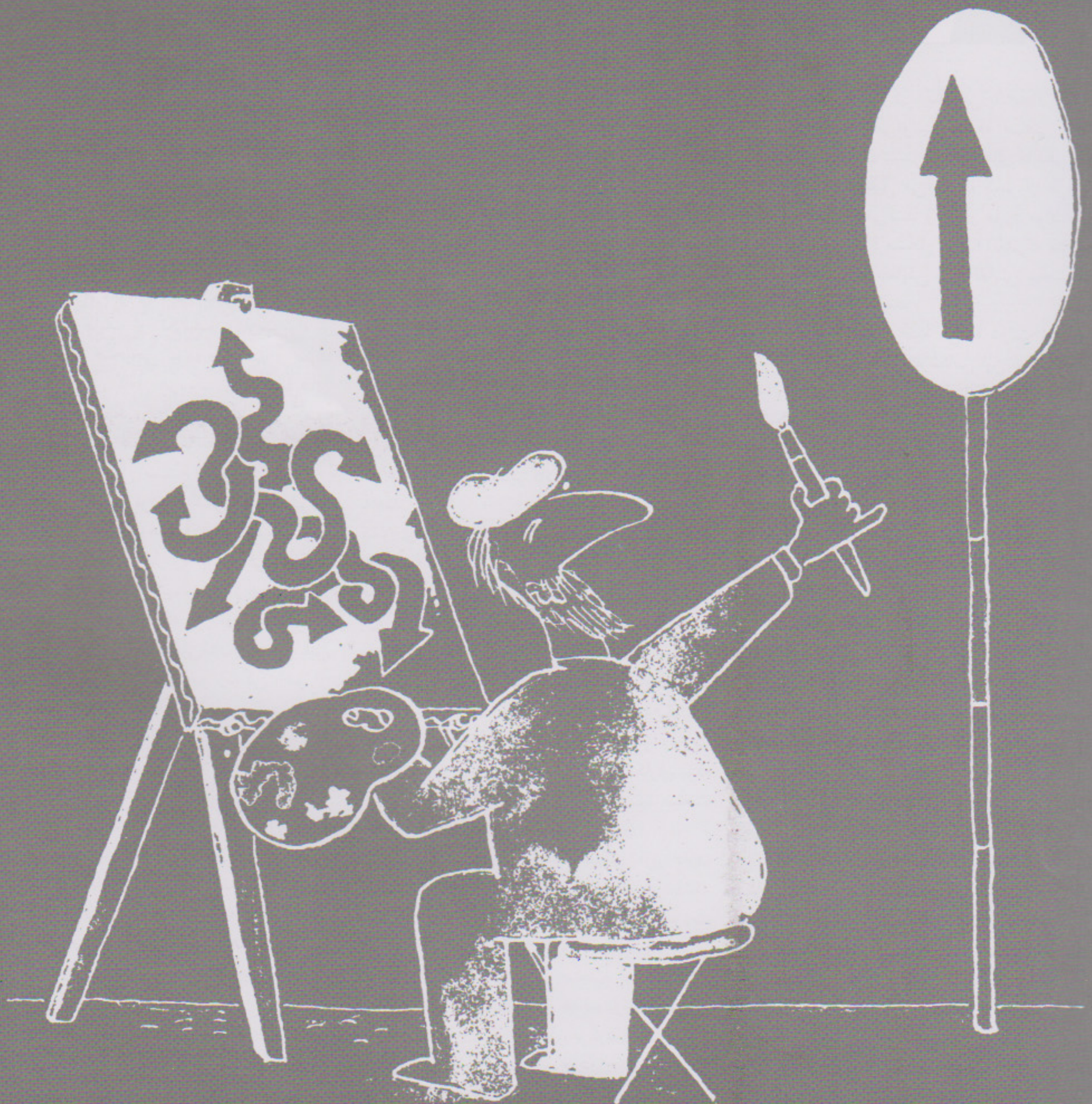
■ سازمان بنادر و دریانوردی نیز مشابه سازمان‌های دیگر دولتی باید الزامات حاکمیتی را دنبال کند، اما متأسفانه به نظر می‌رسد مدیران دولتی از مفهوم حاکمیت، بیشتر جنبه تحکم آن را دریافته‌اند و به همین دلیل هم در خصوص تصمیم‌گیری‌ها، از مشورت با هر حوزه‌ای که از آن تصمیم، اثر می‌پذیرد، احساس بی‌نیازی می‌کنند

■ با نگاه به افزایش حجم کار و درآمد بنادر در سال‌های گذشته و عدم بهبود اوضاع، می‌توان به آفات انحصار پی برد. به عنوان مثال نه تنها سرمایه‌گذاری‌های لازم در زمینه تجهیز بنادر، با توجه به نیاز امروز و فردا صورت نگرفته، که حتی در زمینه بهبود شرایط کار برای مراجعین و کاهش ترافیک بندری و یا کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و افزایش بهره‌وری نیز حاصلی به بار نیامده است

در سال‌های گذشته و عدم بهبود اوضاع می‌توان به آفات انحصار پی برد. به عنوان مثال نه تنها سرمایه‌گذاری‌های لازم در زمینه تجهیز بنادر با توجه به نیاز امروز و فردا صورت نگرفته، که حتی در زمینه بهبود شرایط کار برای مراجعین و کاهش ترافیک بندری و یا کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و افزایش بهره‌وری نیز حاصلی به بار نیامده است. آنچه در حال حاضر درو می‌شود، نه در نتیجه رعایت قواعد و اصول حرفه‌ای، بلکه محصول تقدم جود بر عدالت، در گذشته‌ای نه چندان دور است.

به مدیر کل بندر بردند و پاسخ شنیدند که «اجازه دهید بچه مسلمان‌ها هم نان بخورند.» و این چنین بود که با گسترش چنان فضاهایی در سایر دستگاه‌ها و نهادهای عمومی و دولتی، کم‌کم قبح واگذاری به خودی و یا نادیده انگاشتن برخی اصول چنان فرو ریخت که ایجاد فضای انحصاری در بسیاری زمینه‌ها از جمله بنادر به خصیصه اولیه تبدیل شد و این فضا ما را از پاسخگویی و مسوول بودن در قبال اعمال و رفتارمان و آینده‌نگری بی‌نیاز ساخت. با نگاه به افزایش حجم کار و درآمد بنادر کشور

صاحبان کالا و نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مشکلات بسیاری ایجاد کرده بود و بنابراین یکی از درخواست‌ها از مقامات بندری، برقراری چند پست تلفن عمومی در اماکن مختلف بود. تا اینکه بالاخره در گوشه‌ای، به روش‌های مرسوم در آن زمان، اتاقی و چند کابین چوبی فراهم شد تا ارتباط را برقرار نمایند، اما مردمانی که ارتباط داخل شهر را تا آن روز با سکه ۲ ریالی (که حالا حتما کلکسیونری است) انجام می‌دادند، حاضر به پذیرش مبلغ ۵۰۰ ریال برای یک تماس ۳ دقیقه‌ای نبودند و لذا شکایت



Hans