



کد خبر: ۹۴۰۹۲۸۰۵۹۰۴۸

۱۲۲ ۱۳۹۴/۰۹/۲۸ ۱۰:۲۹

از مسکوت گذاشتن نامه وزیر راه تا دوربرگردان به دهه هشتاد

غوای یک تبصره

یک روز پس از آنکه مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگو با یک پایگاه اینترنتی از گنجاندن تبصره 21 در پیش نویس لایحه برنامه ششم توسعه به عنوان "انقلابی عظیم در بنادر ایران" یاد کرد، واکنش های منفی نسبت به این تبصره بالا گرفت.

به گزارش خبرنگار مانا ابهام ها و تناقض ها در یک تبصره سه سطری آنچنان اوج گرفت که در روزهای اخیر، این موج به شبکه های اجتماعی نیز راه یافت. بسیاری از فعالان امور بندری و دریایی کشور با اظهار نگرانی از



چنین طرح هایی، آن را عقب گرد در برنامه های توسعه ای سازمان بنادر پس از لغو تحریم ها دانسته و خواستار بازنگری آن از سوی سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور شدند.

در تبصره 21 این پیش نویس که صراحتاً به "اجرای سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی موضوع گسترش زیرساخته های مورد نیاز برای خدمات تجارت خارجی و افزایش ترانزیت دولت" اشاره شده آمده است «به منظور برون گرایی اقتصادی.. به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می شود نسبت به تشکیل شرکت های مشترک با شرکت های معتبر بین المللی (داخلی و یا خارجی) جهت اداره بنادر اصلی با کارکرد بین المللی اقدام کند. سهم سازمان بنادر و دریانوردی حداقل 35 و حداکثر 49 درصد خواهد بود.»

طرحی که در دو دهه گذشته - با مشابهت های ناچیزی - اجرا و بر فقدان قابلیت ها و توانمندی بنگاه های دولتی صحنه گذاشت و در سال های اخیر نیز با بهره گیری از چنین ایده هایی بود که شرکت های شبه دولتی با انواع و اقسام شگردها به عملیات ترمنال - اپراتوری پرداخته و آشکارا روند رو به رشد ارتقاء بنادر کشور را مختل کردند و جایگاه و رتبه بنادر استراتژیک کشور را تنزل بخشیدند.

طی چند روز گذشته، برخی از فعالان امور بندری و خصوصاً مدیران سابق سازمان بنادر بر پوسیده بودن و ناکامی چنین نظریه هایی تأکید کرده و خواهان توقف این ایده ها شدند که تاریخ مصرف آن مربوط به دهه های گذشته است.

سه ماه پس از انتشار علنی نامه وزیر راه و شهرسازی مبنی بر توقف واگذاری های امور پیمانکاری و واسپاری ها به شرکت های شبه دولتی اعم از شرکت های وابسته به صندوق بازنشستگی و تعاونی های سازمان بنادر، گنجاندن مواردی - تبصره 21- در پیش نویس لایحه برنامه ششم مجدداً نگرانی هایی در بخش خصوصی ایجاد کرد. طی چند روز گذشته بسیاری از کارشناسان و مسئولان سابق سازمان بنادر نسبت به تنظیم چنین قانونی در پیش نویس برنامه ششم انتقادهایی داشته اند.

صادق فر: تبصره 21 سازمان بنادر را به بیراهه می برد

فقدان دقت و توجه در انتخاب واژه ها در تبصره 21 پیش نویس لایحه برنامه ششم یکی از چالش برانگیزترین مباحث روزهای گذشته در محافل امور بندری بود. بسیاری از فعالان امور بندری، بر تناقض های این تبصره با روح اصل 44 قانون اساسی تأکید داشته و حتی معتقد بودند که تهیه کنندگان این تبصره، از حداقل های اطلاعات تخصصی در بنادر امروزی بی اطلاع بوده اند.

محسن صادقی فر معاون اسبق امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در واکنشی نسبت به این تبصره با ابراز شگفتی از این نوع ایده پردازی های تناقض آمیز به خبرنگار مانا گفت: «من تعجب می کنم که در این تبصره آورده شده «به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می شود نسبت به تشکیل شرکت های مشترک با شرکت های معتبر بین المللی (داخلی و یا خارجی) جهت اداره بنادر اصلی با کارکرد بین المللی اقدام کند.» در واقع از دید قانونگذار، یک شرکتی تاسیس شود که بتواند کار اداره بنادر را انجام دهد. در حالی که در اصطلاحات علمی و تخصصی امور بندری، یک پورت ایتوریته تخلیه و بارگیری انجام می دهد و مسئولیت دارد. این نقش کم و بیش در همه نقاط دنیا به بخش خصوصی واگذار شده است. یک نقش هم مربوط به ادمینستریشن است. در حال حاضر، این دو بخش در کشور ما در هم ادغام شده است. در واقع در بنادر ایران هر دو مفهوم در یک سازمان ایفای نقش می کند. منتهی یکی تولید درآمد کرده و دیگری برای بخش های ایمنی کشور هزینه می کند. بنابراین، این تبصره به گونه ای تنظیم شده که کارشناسان متوجه نمی شوند که منظور آن از اداره امور بنادر دقیقاً چیست؟ به واقع، این شرکت پیش بینی شده معلوم نیست که دقیقاً قرار است کدامیک از این نقش ها را ایفا نکند؟ آیا قرار است پورت ایتوریته را برعهده داشته باشد؟ یا تنها اپراتوری کند؟ یا نقش ادمینستریشن را انجام دهد؟

بنابراین، ابهام در این تبصره به نحوی است که نشان می دهد کسانی که این طرح را تنظیم کرده اند از حداقل دانش تخصصی و از مسایل روز جهان دریانوردی و کشتیرانی هم برخوردار نبودند. بنابراین به نظر من، این ایده ها سازمان بنادر را در آینده به بیراهه می کشاند.»

صادقی فر در بخش دیگری از این گفتگو یادآور شد «یکی دیگر از تناقض ها و ابهامات در سهم سهام طرف مقابل است. وقتی

شما برای طرف غیردولتی، سهم 51 درصدی پیش بینی می کنید، به معنای آن است که آن شرکت، مدیریت کار را برعهده خواهد گرفت و حق انتخاب و تصمیم گیری خواهد داشت. چون سهم بیشتری نسبت به سهم دولت دارد می تواند تصمیمات بالاتری را اتخاذ کند. بنابراین، چنین شرکتی نمی تواند تنها عملیات اپراتوری را انجام دهد. در حالی که واقعیت این است اساسا دولت باید سهم بیشتری داشته باشد چون می خواهد نقش حاکمیتی را ایفا کند.

از همین رو، برای گروههایی که در این بخش فعالیت می کنند چندان مشخص نیست که این اداره امور، همان کار اپراتوری بندر برعهده دارد یا کار عملیاتی و تخلیه و بارگیری را سامان بخشیده و نیازی به مدیریت ندارد. اگر چنین است که همین کار از دو دهه پیش، از سوی سازمان بنادر به بخش خصوصی سپرده شده بود و تقریبا 28، 27 شرکت خصوصی در بنادر کشور فعالیت می کنند که عهده دار این نوع عملیات هستند. حالا بعد از این همه تجربه و پیشینه، هم اکنون این بنگاههای خصوصی یا نیمه خصوصی به کار اشراف پیدا کرده اند، ما می خواهیم این امور را از دست آن ها گرفته و به بخش دولتی بسپاریم. واقعا جای شگفتی دارد.

عضو اتاق فکر سازمان بنادر با اشاره به تجربه ناموفق این نوع ایده پردازی ها، در دهه هفتاد خاطر نشان ساخت: زمانی که در سالهای دهه هفتاد ما چنین تجربه ای از سرگردانیم که با حال حاضر کاملا متفاوت است. در آن زمان، نیروی انسانی در اختیار سازمان بنادر بود. ما حدود 10 تا 15 هزار پرسنل داشتیم و کارهای اپراتوری را سازمان بنادر به عهده داشت. در آن زمان، در ابتدای کار واگذاری اپراتوری به بخش خصوصی، واقعا بنگاههای خصوصی قدرتمندی نداشتیم که مثلا تجهیزات گنتری کربن های دولت را به آن ها واگذار کنیم. لذا تصمیم بر این شد، به شرکتی واگذار شود که مربوط به خود سازمان است. با درآمد حاصله پول خوبی به اپراتورها داده که خدمات مناسبی در بندر ارائه دهد تا کشتی ها معطل عملیات تخلیه و بارگیری نشوند.

دبیر انجمن پایانه داران بنادر ایران در ادامه افزود: حالا پس از 22 سال حقیقتا جای تعجب است که این همه ترمینال اپراتورهای قدرتمند در سطح کشور داشته باشیم؛ شرکت هایی که خودشان تمایل به خرید تجهیزات داشته و ریسک سازمان را به حداقل می رسانند، حالا در چنین فضایی با این همه شرکت های بزرگ، ما قانونی وضع کنیم که دوباره به تجربه گذشته بازگردیم.

ضمن اینکه فضای کشور در آن زمان هم به این صورت کنونی نبود که بخش خصوصی پرورش دهد. ولی هم اکنون در همه زمینه ها بخش خصوصی فعال شده است و لزومی ندارد که ما مجددا به چنین مسیری هدایت شویم.

چشم جهان: شبه دولتی ها وارد مشارکت بین المللی نشوند

علیرضا چشم جهان نایب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، منشاء چنین تبصره ای را اقتباس ناشیانه از الگوی چینی دانست و معتقد است که نباید ساختار کارآمد دولتی در چین را دستکم گرفت.

چشم جهان با بیان اینکه نمونه تلفیق بخش دولتی - خصوصی، سرنوشت کارآمدترین بندر جهان را رقم زد، به مانا اظهار داشت: تبصره 21 از الگوی چینی بهره گرفته و بهترین نمونه تلفیق بخش دولتی - خصوصی است. سال هاست که بنادر چین از همین رویه الگوبرداری کرده و موفق هم شده اند. این به نوعی همان الگوی پاترنیالیستیک به معنای آنکه یک پدرخوانده دولتی وجود داشته باشد و یک بخش خصوصی کارآمد با آن تلفیق شود. این دو می توانند با مشارکت همدیگر کار را به جلو ببرند. شرکت SIPG در شانگهای حاصل چنین تفکری است. درواقع نصف سهام دولتی، بعلاوه به اشتراک گذاشتن نیمه دیگر سهام به بخش خصوصی داخلی یا خارجی صاحب دانش، فناوری، بازار و تجربه می تواند به یک بنگاه کارآمدی مبدل شود. در نتیجه شما مشاهده می کنید که بندر شانگهای با این مدل بهترین و مهمترین بندر جهان شده است. بنادر دیگر چین هم کم و بیش همین سناریو است. بنابراین ما چنین مدلی را مدل نامناسبی نمی دانیم اما نمی توانیم ساختار دولتی ایران را با ساختار چین مقایسه کنیم.

این کارشناس بندری افزود: ما یک پیکره سنگین و درونگرای دولتی داریم که این پیکره اساسا حساسیتی نسبت به اتفاقات اطراف خود ندارد و نسبتا خنثی است. برای این بخش اهمیتی ندارد که در سایر کشورهای همسایه چه اتفاقاتی در حال وقوع است. شبکه های لجستیکی اطراف کشور ما چه پیشرفتی داشته اند. این ها زنگ خطرهای مدیریت بنادر ایران است.

وی در بخش دیگری اظهار نگرانی کرد و افزود: «ما باید نگران این ها باشیم که فردا روزی که این الگوی پاترنیالیستیک اتفاق می افتد، بخش دولتی وقتی سهامدار یک شرکتی می شود، طرف خارجی آن متاثر از رکود و رخوتی بخش دولتی ما نشود یا بخش خارجی را دلسرد یا منصرف نکند. باید امیدوار باشیم که بخش خارجی وادار شود که با وجود شرایط جاری از منافع مادی کوتاه مدت خود بهره ببرد.»

علیرضا چشم جهان در بخش دیگری از اظهارات خود سازمان بنادر و دریانوردی را یکی از نهادهایی دانست که نسبتا در امر خصوصی سازی موفق بوده و نسبت به دیگر دوایر دولتی همچون راه آهن و گمرک در مورد فعالیت بخش خصوصی از جمله نهادهای پیشرو در بخش خصوصی سازی است اما حرکت و جنب و جوش این پیشروی، بسیار کندتر و آرام تر از آن است که ما بدنبال آن هستیم.

بنابراین به نظرم سیاست کلی باید این باشد که به سمت روشی حرکت کنیم که بخش دولتی از بخش خصوصی تاثیر پذیرد. به نحوی که بخش دولتی را هم به حرکت وادارد. اما متاسفانه تاکنون اینرسی بخش دولتی آنچنان زیاد بوده که تبدیل به یک چرخ سنگی شده است. در واقع، ظاهر امر یک چرخ است اما باطن یک چرخ سنگی است. بنابراین نمی توان آن را به حرکت واداشت.»

نایب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، ضمن احترام به بزرگان سازمان بنادر و دریانوردی هشدار داد که «مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی باید در نظر داشته باشند شرکت های صندوق بازنشستگی یا تعاونی ها را در این کار مشارکت ندهند که در واقع با چنین رفتاری، یک فرصت مناسب را از بخش توانمند خصوصی محروم کرده اند.»

چشم جهان همچنین افزود: «نخستین هشدار که باید به سازمان داده شود این که شرکت های شبه دولتی - اعم از صندوق بازنشستگی و تعاونی های مربوطه - را وارد مشارکت های مهم بین المللی نکنند. افراد و بنگاههای پویا، شاداب، با انگیزه و پرتوان که به دنبال کسب نام برای کشور و حتی خودشان هستند تا با این مشارکت بتوانند نگاه بین المللی پیدا کنند. متاسفانه، تاکنون در مجموعه سازمان به دنبال درآمدهای انبارداری یا درآمدهای موجود بودند و کمتر بنگاههای دولتی یا نیمه دولتی پیدا می شدند که بتوانند درآمدهایی را ایجاد کنند که با سعی و تلاش خودشان باشد. بنابراین این نگاهها باید زوده

شود.

عضو اتاق فکر سازمان، در عین حال فقدان بخش خصوصی توانمند را دست اندازی بخش های دولتی دانست و افزود: تجربه سالیان گذشته نشان می دهد که دولت ما نمی پذیرد که یک بخش خصوصی خالص در کشور موفق عمل کند، حتی اگر سازمان بنادر بخواهد این اتفاق بیفتد سایر ارگان های موجود نمی گذارند آن مجموعه درست جلو برود. از دارایی تا گمرک و تامین اجتماعی هرکدام یک دست درازی هایی دارند که مانع از پیشرفت واقعی آن می شوند.

اتابکی: سازمان باید در هر بندر یک برنامه مشخص داشته باشد

بهزاد اتابکی مدیرکل اسبق بنادر و دریانوردی هرمزگان در واکنش به برخی از ادعاها در سال های اخیر خاطر نشان کرد: بندر شهید رجایی دیگر هیچ وقت هاب منطقه نخواهد شد، چون عصر هاب شدن بندر شهیدرجایی گذشته است. وقتی در دهه شصت، جنگ بر کشور تحمیل شد و آمریکایی ها ناوچه و هواپیماهای ما را هدف قرار دادند ما در چنان جنگی گرفتار شدیم که عملاً از بسیاری فرصت ها محروم ماندیم. در عوض در همین شرایط، شرکت هایی موفق شدند جبل علی را هاب منطقه کنند. پس از آن هم، نه عربستانی ها، نه قطری ها و نه بحرینی ها درباره هاب شدن بنادر خود ادعایی مطرح نکردند. حتی کشور عمان هم ادعای هاب بندر صلاله را نه برای منطقه که برای جنوب افریقا و دریای مدیترانه طرح ریزی می کند. بنابراین اعتقاد ندارم که بندر شهیدرجایی در آینده بتواند هاب منطقه شود، چون ظرفیت آن همین است. کمالینکه فرودگاه امام خمینی هم به همین سرنوشت مبتلا شد. زمانی این فرودگاه قرار بود هاب شود اما کشورهای قطر، ترکیه و امارات زودتر این امتیاز را از ایران گرفتند و تمام شد.

این کارشناس امور بندری تاکید کرد: باید بررسی کنیم که اگر هاب منطقه شویم آیا قطری ها، عربستانی ها و دیگر کشورهای عرب حاضر خواهند شد، ترافیک بار کانتینری خود را به کشور ما هدایت کنند؟ من تردید دارم. بنابراین با این ایده موافقم که ما باید نظریه جدیدی را طرح کنیم. ضمن اینکه باید برویم به سمت اینکه بندر شهیدرجایی نقش خودش را در داخل کشور ایفا کند. زمانی ترانزیشنمنت یک درآمد بود، اما آیا اکنون هم این نظریه به قوت خود باقی است؟ من نمی دانم. کارشناسان خبره باید در این باره نظر بدهند. من اعتقاد دارم که دولت در بخش تخلیه و بارگیری کانتینری باید در هر بندر، یک برنامه مشخص داشته باشد. دیگر عصر آن گذشته که ما بخواهیم با یک سناریو همه بنادر کشور را اداره کنیم.

مختاری: سهم آورده شرکت واسط اعلام شود

روزبه مختاری، مدیر عامل لتکا آبی قشم، پیرامون ماهیت وجودی و تصره 21 یادآور شد: ابتدا باید شرح وظایف مشخص شود که سیاست کلان کشور به کدام جهت قرار است سوق پیدا کند. آیا سیاستگذاری ها در تلاش برای توسعه زیرمجموعه ساختار دولتی است یا می خواهد بخش خصوصی توسعه پیدا کند.

آنچه که من از این تصره استنباط می کنم این است که این قانون، قطعاً صدور یک مجوز رسمی برای دولت است که بتواند به حوزه و گستره بخش خصوصی ورود پیدا کند؛ البته دولت تا این مدت همواره به حوزه بخش خصوصی ورود می کرد اما چند ماه پیش وزیر راه و شهرسازی یک بخشنامه ای صادر کرد که به موجب آن تمام کارهای اجرایی که به بنگاههای دولتی و زیرمجموعه و شرکت های وابسته به صندوق، تعاونی ارجاع داده شده بود، متوقف و به بخش خصوصی باز می گشت، اما پس از انتشار آن بخشنامه، سازمان بنادر و دریانوردی هیچ عکس العملی نشان نداد؛ در حالی که مشاهده می کنیم در برنامه ششم توسعه مجدداً ذکر شده که این سازمان می تواند شرکت مشترک تاسیس کند. بنابراین اگر سازمان بنادر شرکت مشترک تاسیس کند هیچ آورده ای بجز قدرت حاکمیتی برای طرف مقابل خود ندارد. در ثانی، این شرکتی که مشترک تاسیس می شود مجدداً با سازمان بنادر یک قرارداد دیگر امضا می کند، یعنی بالفرض از سهم کیفی که قرار است پرداخت شود یک سهمی را طرف مقابل سازمان بنادر و یک سهم نیز سازمان بنادر در این شرکت مشترک دریافت می کند. به عبارتی، قرار است یک شرکت خصوصی (داخلی یا خارجی) در این بخش وارد شود که حداقل درآمد یا حتی زیان را باید برایش لحاظ کرد و تمام کار را نیز باید آن شرکت انجام دهد و قدرت دولت نیز در جایگاه خود باقی بماند. درحالی که نتیجه کار نیز مشخص نیست چه خواهد شد؟

عضو اتاق فکر سازمان بنادر با بیان اینکه، دولت همیشه باید بستری فراهم کند که سرمایه گذار خارجی یا بخش خصوصی بتواند در یک بخشی که دولت در گذشته تصدی آن را بعهده داشته ورود پیدا کند و در آن بخش سرمایه گذاری کند، اما اگر قرار است از این موضوع سوءاستفاده شود و مجدداً منافع بخش دولتی در این بخش لحاظ شود این یک نوع خلط مسئله است.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته همچنین افزود: اگر در پی این هستیم که شرکت خارجی یا داخلی مدیریت بنادر ما را داشته باشد همان طوری که شرکت های داخلی تا این زمان با سازمان بنادر قرارداد امضا می کردند و پورت اپراتور بنادر ما می شدند؛ شرکتهای خارجی نیز به همان طریق می توانند با سازمان بنادر قرارداد امضا کنند. اما اگر قرار است با ورود شرکت داخلی یا خارجی یک شرکت واسطی نیز نقشی ایفا کند و آن شرکت نیز وابسته با سازمان بنادر باشد، باید مشخص کنیم که آورده این کار چیست؟ چه هدفی از این کار وجود دارد؟

بنابراین مهم ترین نکته، سهم آورده شرکت واسط است. در این مساله یک شرکت واسط تشکیل می شود که این شرکت بین سهامداران سازمان بنادر، سهامدار شرکت داخلی و سهامدار شرکت خارجی مشترک است، پرسش من این است که سهم آورده طرف دولتی ایرانی چیست؟ که بعد از تشکیل این شرکت مجدداً با سازمان بنادر یک قرارداد [بابت کاری که می خواهد انجام دهد] امضا می کند. اگر آورده ای بجز بحث حاکمیت داشته باشد مشکلی نیست، اما اگر قرار باشد سود سازمان به درآمد و سهمی که شرکت واسط در آن ساختار دارد، باشد و آن شرکت مجدداً با شرکت مشترک قرارداد امضا کند و سود دیگری از آن طریق برای خودش لحاظ کند، این یک مساله دیگر است و موضوع را پیچیده می کند و نمی توان به اهداف آن دست یافت. مختاری همچنین تصریح کرد: باید بدانیم خاصیت شرکت خصوصی چیست؟ شرکت خصوصی معمولاً سبک تر و پرو بال بیشتری برای حرکت کردن دارد و این یکی از مزایای شرکت های خصوصی است که بتواند به راحتی حرکت کند و کارهای لازمه را انجام دهد؛ در حالی که ساختارهای دولتی دارای ساختار سنگینی است و حرکت های اقتصادیشان کند است؛ اگر در تصمیمات شرکتهای خصوصی هرچند با سهام اندک سازمان دولتی مجدداً بخواهد تصمیم گیر و تاثیر گذار باشد ساختار شرکت خصوصی

را سنگین می کند و یکسری از نتایج و سودها یا خواصی که ساختار خصوصی می تواند داشته باشد را از شرکت خصوصی می گیرد؛ اما اگر شرکت خصوصی بطور مستقیم با سازمان بنادر قرارداد امضا کند مجددا در زمینه درآمد و هزینه مستقل است و می تواند منافع خویش را لحاظ کند و به عبارتی سبک حرکت کند.

ملک: تبصره 21 بر خلاف اصل 44 و اقتصاد مقاومتی است

امید ملک یکی از کارشناسان امور بندری خاطرنشان کرد: در تدوین تبصره 21 قانون اجماعی در میان فعالان حوزه بنادر و دریا با سازمان بنادر و دریانوردی برای حضور دوباره این سازمان برای تصدی گری مجدد در بنادر صورت نگرفته است. مفاد این تبصره دنده عقب رفتن و بر خلاف شعار دولت - ملت همدل و همزیانی است. این در حالی است که در زمانی که بنادر ما حتی بخشی از توانایی های خود را ظهور نداده اند و از سوء مدیریت رنج می برند که بنادر دیگر دنیا به راحتی و در حجم های عظیم به راحتی به فعالیت های ترانزیتی و ترانشیپی می پردازند. متأسفانه اصرار سازمان بنادر طی دهه های اخیر بر عدم خصوصی سازی بنادر و تکیه بر مشارکت با شرکت های شبه خصوصی که هیچ سنخیتی با بخش خصوصی واقعی ندارد دیوار کجی را بنیان نهاده که همچنان تا ثریا کج خواهد رفت. شگفت اینجاست که سازمان بنادر برای عدم همراهی خود با بخش خصوصی دائما از تجربه ناموفق خود با همین شرکت های خصولتی دم میزند در حالی که همه می دانیم که این شرکت ها ابا در قاعده بخش خصوصی قرار نداشته و ندارند.

عضو اتاق فکر سازمان بنادر همچنین تصریح کرد: نمی توان با عرضه 10 درصد از سهام یک شرکت در بورس آن را خصوصی تلقی کرد. حالا هم طبق تبصره 21 لایحه برنامه ششم توسعه قرار است سازمان بنادر دوباره مستقیما به عرصه تصدی گری برگردد؛ این بازگشت به گذشته است. سال هاست که مدیران سازمان بنادر تاکید دارند که تجهیزات بندری استراتژیک است. ما مخالفتی با این موضوع نداریم که باید همه در جهت حفظ امنیت کشور هوشیار باشیم اما پرسش این است که چطور کشورهای پیشرفته در حوزه های بسیار امنیتی تر مانند تولید سلاح و یا مثلا حوزه هوا و فضا کاملا به بخش خصوصی اتکا دارند اما در کشور ما حتی راهبری تجهیزاتی که اساسا توسط صنایع خارجی تولید شده است از دسترس بخش خصوصی دور نگاه داشته می شود؟ واقعیت این است که در همه جای دنیا اثبات شده که بهره وری در بخش خصوصی به مراتب از بخش دولتی بالاتر است و این بخش قطعا با هزینه بسیار کمتر و کیفیت بسیار بالاتری کار را انجام می دهد. اینچنین است که باید در تدوین مواد مندرج در تبصره 21 لایحه برنامه ششم از بخش خصوصی هم نظر سنجی می شد. چرا که هم اینک در بخش خصوصی هم توانمندی مالی و عملیاتی لازم برای اداره بنادر وجود دارد و هم اهلیت این بخش به راحتی قابل تایید است. سازمان بنادر بر همین اساس می بایست به جای مشارکت مستقیم؛ بخش خصوصی داخلی را که اهلیت آن تایید شده با بخش خصوصی خارجی که آن هم تایید اهلیت شده در کنار یکدیگر قرار می داد و خود به نظارت بر چگونگی فعالیت آنها می پرداخت. تاکید می کنم که بخش خصوصی داخلی به راحتی می تواند هم تامین منابع مالی کند و هم در حوزه عملیاتی با بهره وری بالایی موفق عمل کند.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر ایران در بخشش دیگری از این اظهارات خود گفت: بخش دولتی ما در دهه های اخیر نتوانسته بهره وری لازم را داشته باشد و در حوزه خصوصی سازی نیز موفق نبوده است. اینکه رهبر معظم انقلاب مستقیما و با ابلاغ اصل 44 قانون اساسی دولت را به خصوصی سازی مکلف می کنند نشانه همین عدم توفیق بخش دولتی در خصوصی سازی و البته بیانگر دغدغه بالاترین ارکان نظام برای واسپاری اقتصاد به مردم است. متأسفانه مفاد تبصره 21 همچنان بر خلاف ابلاغیه اصل 44 و اقتصاد مقاومتی است.

همین واگذاری هایی که در سازمان بنادر به بخش خصوصی شده عمدتا به دلیل عدم توانمندی این سازمان در آن بخش و از سر اجبار بوده است. یعنی اگر خود سازمان می توانست آن بخش را راسا پیش می برد و واگذار نمی کرد. البته نه اینکه این اتفاقات تنها در سازمان بنادر و دریانوردی روی می دهد بلکه اساسا بخش دولتی در کشور ما نمی خواهد و یا نمی تواند که دست از تصدی گری در حوزه فعالیت های اقتصادی بردارد و آن را به مردم واگذار کند.