

سنگه **گروه اقتصاد دریا** - **امید اسماعیلی** - شفافیت در عملکردها یکی از مهم‌ترین عرصه های حکمرانی است که پیشرفت و توسعه هر کشوری وابسته به پیشرفت در این حوزه است و یکی از ابزارهای ضروری برای دستیابی به توسعه پایدار است. از طرفی هم رسانه‌ها نقش دیده بان را برای جامعه دارد و با توجه به قدرت رسانه در شفاف سازی بسیاری از امور، چنانچه شفافیت مورد تقاضای حاکمیت و خواست مردم باشد، رسانه نقش خود را در راستای گسترش شفافیت بیشتر، همواتر می بیند و در صورت وجود قوانین حمایت کننده، گروه هایی که شفافیت با منافع آنها تعارض دارد، نمی توانند مانع شفافیت بیشتر در جامعه و در نتیجه مانع توسعه کشور گردند. روزنامه اقتصاد سرآمد به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور، سعی دارد در گفت و گو با متخصصان و کارشناسان دریایی با سلاقی مختلف، در تلاش برای توسعه دریایی و فرهنگ دریایی در کشور، از مسیر تضارب آراء، فضای شفافى را در اتمسفر دریایی کشور مهیا کرده و فرصت کلام برای همه سیاست گذاران و دست اندرکاران دریایی فراهم کند. در ذیل این هدف، فرصت گفتگویی با علی اکبر غنجی فشکی عضو سابق هیئت مدیره شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و مدیرکل سابق روابط عمومی این کشتیرانی پیش آمد که نظرات ایشان را در ادامه خواهید خواند.

اقتصاد سرآمد: نظر شما درباره تنها روزنامه دریایی کشور چیست؟

علی اکبر غنجی: چون همکار رسانه ای شما هستم و قبلاً چند مجله داشتم و در کار روابط عمومی هستم، مشکلات و معضلات شما را می فهمم و مباحث اقتصادی کار را متوجه هستم، وقتی شما جایزه نشریه نمونه دریایی را گرفتید گفتم که این جایزه برای شما ارزش چندانی نباید داشته باشد و شما در اصل باید جایزه را از مردم بگیرید. اگر شما از هر یک از سازمان‌ها و مؤسسات دعوت شوید، حتماً در جهت بنگاه آن‌ها دعوت شده اید، در حالی که رسانه شما که بنگاه محور نیست و از کلان کشور حرف می زند. در این صورت شما نباید در حاشیه و سایه سازمان و بنگاه خاصی قرار بگیرید و یا از آن طرف مورد هجوم گروهی قرار بگیرید و باید صدای رسای رسانه شما بالاتر از جریانات خود را پیش ببرد.

یک نکته دیگر که در رسانه شما دیدیدم، این است که مسیر شما خیلی پدید نیست. من به عنوان یک کارشناس می گویم صنعت کشتیرانی باید اقتصادی باشد. اینکه کشتی ساز بشویم یا نه، اولویت کشتیرانی و تجارت نیست. چون اگر بخواهم اولویت را آن بگذارم، بر روی سفره مردم نان گران خواهد آمد. اگر گفته می شود که مهم است، تکلیف ما نباید، دور که از طریق منابع خود و وقتی ایروایکو را بدون نظرخواهی از مالکین مشاوره نظر بخواهد، می سازد، باید پای کار بماند. ولی اگر الان از ما کشتیرانی می خواهد که در این امور مشارکت کنیم، باید بگویم که ما سهم دار داریم و آنان بازنشتگان می باشند که اجازه نمی دهند ۱۴ سال برای سیاست یک کشتی طول بکشد و بعد از آن مشخص شود که بهینه نیست و یا به صدا رسافرش ساخت بدهم که بعد یک سال با یک عکس بخواهند میزان پیشرفت کار را نشان دهند.

البته در صنایع نظامی ملاحظات متفاوتی پابرجاست، اما در حوزه اقتصادی باید پول دو برابر یسا چندبرابر کرد و این از طریق تنها بنادر ایران با میزان ورود و خروج ۶۰ میلیون تنی کشور ممکن نمی شود. در همین اقتصاد مقاومتی که بر برون نگردون ز تأکید دارد، در دنیا ۱۴ یا ۱۵ میلیارد تن کالا حمل و نقل می شود ولی ما فقط با مقدار بار داخلی که با نفت و گاز و همه به ۶۰ تا ۷۰ میلیون تن می رسد، نگاه می کنیم. این همه منابع در دنیا وجود دارد، خوب سراغ آن‌ها برنیم و ثروت تولید کنیم، حتماً که نباید وارد ایران شوند. مهم تولید ثروت و پول است که وارد حساب ایران شود و نیازمندی های خود را از آن محل تأمین کند.

وقتی سال ۱۳۸۸ پولی را به طرف خارجی داده بودیم و براساس تحریم ها قابل دسترسی نبود، با اجرای برجام، منجر به موافقتنامه جدید گردید که براساس آن توانستیم ۱۰ کشتی بخریم. حال این که بخواهیم از همه جا دست بکشیم و بگویم که خودمان می سازیم، مانند کشتی سازی در دریای خزر که در نهایت ۳۰ تا ۴۰ کشتی وارداتی داغان آورده شد. براین اساس یک نفر را گیر می اندازیم اما بقیه آن پشت به کار خود ادامه می دهند و کشتی های فرسوده لهیستانی را وارد دریای خزر می کنند. آیا این کشتی ها مسأله محیط زیستی ندارند؟ آیا فراد که در شرایط روسیه و اوکراین تغییر کند، آیا ما با این شرایط در آن منطقه پایداریم؟ و دهها مسأله مثل این باید بحث شود. الان کشور چین کشتی ها را به صورت یک بسته کامل (Full package) در اختیار می گذارد، حال اگر اعتبار به موقع در اختیار باشد و کشتی های این چینی وارد کشور و اقتصاد شوند و انتفاع آن به همه مردم برسد بهتر است یا اینکه کسی یک کارخانه کشتی سازی ساخته و حداکثر کشتی های ۱۰۰ یا ۱۵۰ جی تی می تواند بسازد، درباره یک کشتی سوپرتانکر و مناقصه هایی که برای فروش محصولات پتروشیمی مثل متانول، آمونیاک و ... را ببینید، هم به صورت FOB یا تحویل روی عرشه است؛ چراکه کشتی نداریم، FOB می فروشیم با منهای سی پلاس، منهای سی آلفا یا منهای چهل آلفا، حالا ما باید منتظر بمانیم تا کشتی رفریجرانت آلی بی جی را بسازند. ایرادی ندارد همزمان اگر ساختیم.

در سال ۱۳۸۲، شرکت ایکر در آلمان شرقی با یک شرکت در هلمبورگ (آلمان غربی) با یکدیگر قرارداد جوینت ونچر (قرارداد مشارکت انتفاعی) داشتند. آن موقع در کشتیرانی مهندس ناظر کشتی بودم، همان موقع که این دو شرکت با

همدیگر ادغام شدند، مشتری های خود را از دست دادند و اروپایی ها به سمت شرکت های کره ای متمایل شدند. آقای گر هارد شسردو، صدراعظم آلمان، از محلل منابع دولتی به آن کارخانه وام دو درصدی داد و بسه آنها گفت که یک طرح اقتصادی شامل کشتی های که بازار دارند بیاورید. خود دولت سفارش شش کشتی کانتری را داد.

در همان زمان مدیر منطقه ای ما در آلمان و مدیر کشتیرانی جمهوری اسلامی وقت به آن کارخانه مراجعه کردند و این شش کشتی کانترینر که یک کشتی مدرن با موتور روز بود را خریدیم و قسط دولت آلمان را ما پرداختیم. این یک روش مناسب است، نه اینکه در شورای عالی یک باید بگذاریم که شرکت ها را بدون هیچ آورده ای باید در یک بازار رقابتی شدید کشتی بسازند و شرایط تحریم شدید م حاکم است نظر من این است که هرچه می توانیم از بیرون فرصت بگیریم، از بازار بین المللی باید سهم بگیریم. حالا از سازمان بنادر و دریانوردی که بسیاری از شرایط بین المللی را برای حفظ وجهه خود پذیرفته و در بسیاری از جزئیات داخلی مشارکت نمی کند پرسید وضعیت شما در سرمایه گذاری بین المللی کجاست؟ بندر سالیاتکو در روسیه را سهالهای ۹۱ یا ۹۲ تیم وقت کشتیرانی خریداری کرد و به دلایل سیاسی نمی گذاشتند که گفته شود و مسائل آن هم حل کنیم، اما همان بندر باعث شد که کشتیرانی دریای خزر رشد کند. و باعث شد که کشتی های تا یک ماه در بنادر منتظر تخلیه یا بارگیری بودند، میزان انتظار به ۵ ساعت کاهش پیدا کند و تازه نام این بندر بر سر زبانها افتاده است و به نفع تیم جدید رسانه ای شده است در حالی که ریشه مطالعات آن به سال ۱۳۸۵ بر می گردد و این قرارداد در سال ۱۳۹۱ نهایی شد و سهام آن را خریدیم و در آن موقع مسئول فنی کشتیرانی بودم و پشتیبانی بحث فنی در آن بندر برعهده بنده بود. بندر مالتا را هم آن زمان به دنبال اجازه و خرید آن بودند و بندری را هم در مصر هم قصد خرید داشتند که به دلیل تحریم میسر نشد. براساس همین فرمول می توانیم با شرکای استراتژیک خود، این گونه سرمایه گذاری داشته باشیم. در دریای سیاه ممکن است سال دیگر جنگی نباشد، میتوان در این دریا از شر کای خود بندر اجازه کنیم یا در آنجا شرکت تأسیس نماییم و اقداماتی از این دشت که در گذشته از این گونه اقدامات انجام شده است و با پرچم شرکت خارجی، فعالیت تجاری کردیم و ایسن گونه فعالیت ها نباید به فعالیت های کشتی سازی داخلی مرتبط کنیم. معتقدم در حوزه کشتی سازی تا یک اندازه هایی می توانیم و اقتصادی است و از آن اندازه بزرگتر می توانیم، اما اقتصادی نیست.

اقتصاد سرآمد: براساس گفته های شما، در کشتی سازی بیشتر قسمت های آن به صورت یک بسته کامل از بیرون کشور می آید.

علی اکبر غنجی: ۹۰ درصد آن از بیرون می آید و ما فقط بدنه را خوب می سازیم.

اقتصادسرآمد: ما یک جامعه کشتی سازی و شرکت های بزرگ کشتی سازی مانند ایزوایکو و صدرا و ... داریم که این گفته شما را شاید نپسندند.

آقای غنجی: ایسن گفته های الان چاپ هم اگر بشود، یک مونولوگ است و اگر کسی پاسخ بدهد می شود دیالوگ، شما بهتر است یک نشست تخصصی برگزار کنید. می خواهم بهرسم اگر بخواهم یک LPG Career را بخواهم سفارش دهم به کدام شرکت داخلی می توانم سفارش دهم؟ اگر یک فله بر بزرگ سفارش بدهیم چه؟ چگونه می خوانند Hatch Cover آن را بسازند؟

اقتصاد سرآمد: نظر شما درباره ساخت کشتی افرامکس چیست؟

علی اکبر غنجی: افرامکس زمانی ساخته شد که تحریم نبودیم، کدام کلاس ناظر ساخت آن بود؟ German GF Fluids! چرا چند سال طول کشید؟ چون آن مؤسسه از ایران رفت و بعد نظارت آن به مؤسسه ایرانیان واگذار گردید.

خریدار آن چه کسی بود؟

من می گویم پول بگذاریم و پول برداریم. بخش خصوصی با پول خود، کار را پیش می برد، اما شرکت دولتی پول عمومی را بر می دارد، نباید ۴۰ میلیون یورو در اختیار یک شرکت برای ساخت یک کشتی بگذاریم و ۱۴ سال هم طول بکشد و در نهایت نتوانیم آن را در بیاوریم و به صورت زیان انباشته درآید. ما افرامکس را برای ونزولا ساختیم، باید دید که ماشین آلات افرامکس از کجا آمده است؟ موتور آن ایرانی نیست، سیستم تهویه آن ایرانی نیست، رادار آن، سیستم شفتینگ، سیستم لوله انفجار و سوخت آن و ... ایرانی نیست.

حرفم این است ما باید با هم واضح و روراست گفت و گو کنیم. در زمانی که در کشتیرانی بودیم، گفته می شد که بگویم ما تعمیران می توانیم انجام دهیم و قطب تعمیرات در منطقه شویم، بازاریابی کنیم و کشتی های تعمیر لازم خود و بقیه را بیاوریم و به صورت اقتصادی دربیاوریم. هند و پاکستان الان قطب اسکراب هستند، ایرادی دارد؟ فعالان حوزه حمل و نقل



را درگیر شعارزدگی سیاسی نکنیم، مردم ضرر آن را متحمل می شوند. تمام کشتی های فله بر ما سن آنها بالا رفته و روزی صد تن سوخت مصرف می کنند که اصلاً به صرفه نیست و صاحب کالا، حمل بارش را به کشتی های خارجی سفارش می دهد.

اگر می خواهید بسازید، نمی توانید بقیه را با چوب و چماق مجبور به حمل با کشتی های داخلی کنید. همین امروز شرکت های بازرگانی دولتی ایران، چند درصد بارشان را با کشتی های داخلی می آورند؟ خیلی کم! چون آنها باید با ادبیات اقتصادی جهان خودشان را وفق دهند. نمی توانیم حمل و نقل بین المللی را با تنظیمات داخلی مدیریت کرد. ما باید خیلی با یکدیگر شفاف حرف بزنیم و باید شرط بگذاریم اگر جایی تکنولوژی مورد نیاز را یافتیم وارد کنیم و آنها هم درعوض شرط کاری ما بپذیرند. اشکالی ندارد جایی انبساطی برخورد کنیم و جای دیگری انقباضی. اگر جایی لزوماً به سرانجام نمی رسد، تغییر و تبدیل آن ایرادی ندارد.

اگر در یک کشور یک کاری نهایی نمی شود باید تصمیم شجاعانه گرفت و پرونده آن را بست، نه اینکه باز هم منتظر پیشنهاد جدید در آن زمینه بمانیم و پیشنهاداتی ارائه می شود که یکی خوشش بیاید! امروز از اقتصاد دریاپایه صحبت می شود، سهم آن از GDP کشور چقدر می شود؟ وقتی صحبت از دریاپایه می شود، یعنی همه اقتصاد در این محدوده تعریف بشود! نمی شود. سهم صنعت، سهم کشاورزی، سهم توریم پزشکی و سایر گردشگری و ... چه می شود؟ اگر منظور دریامحور باشد که نفت ما بیشتر از دریا استحصال می شود و همین الان هم دریاپایه است.

اقتصاد سرآمد: در اولین نشست تخصصی که با موضوع کشتی و کشتی سازی داشتیم، در آن جلسه مهمان جلسه مدعی بودند که ما هم آمادگی داریم و هم ساختیم و می توانیم بسازیم. در صورتی که شما این ادعای را رد می کنید و می گوید ایران توانایی ساخت کشتی را ندارد.

علی اکبر غنجی: من می گویم ایران توانایی ساخت اقتصادی

کشتی را ندارد! بدنه خوب می سازد، اما ماشین آلات ندارد. واقعیت را باید گفت.



درصد قرارداد را دلاری و ۴۰ درصد را به صورت ریالی تعیین می کنید؟ مگر نمی گوید که همه آن را در داخل می سازید و منابع آن را دارید؟ متولی بیزنس پلن است! نقشه تجاری من اولویت تعیین می کند که من چیزی را بخرم. به بازار مراجعه می کنم و یک شرکت سازنده محصول خود را معرفی می کند اگر با مشخصات بیزینس من هماهنگ بود آن را تهیه می کنم و اگر نبود، از آن گذر می کنم.

الان باید از منابع جاری سازمان به شرکت ها تزریق می شود تا از ورشکستگی دربیاید تا حقوق کارگران پرداخت شود و شرکت فعالیتی بکند و هرچه این روند طولانی تر باشد هم برای شرکت بهتر است! این گرفتاری الان ماست.

حرفم این است که ما باید یک حوزه داخلی و یک حوزه بین الملل باید تعریف کنیم. در حوزه بین الملل شرکت ها را آزاد بگذاریم که هر آن می توانند در بین الملل فعالیت اقتصادی و سودآوری کنند. در حوزه داخلی کشور هم، حمل و نقل داخلی را توانمندتر کنیم. کشتی سازها و تعمیرات کشتی باید مسائل ما را بفهمند و بتوانیم با یک دیگر منافع مشترک را تعریف کنیم و در بخشی ما حمل و نقل بتواند لوازم مورد نیاز آنها را از بین الملل تأمین کند، ولی مانع هم نشویم.

اینکه الان به صدرا ساخت ۴ کشتی در امیرآباد داده شده است.

هدف این بود که میانگین سن شناورها در دریای خزر پایین بیاید، اما در عمل میانگین سن افزایش یافته است. الان حدود سی و چند کشتی با سن های ۵۰ تا ۵۰ ساله وارد کردند. این تعداد کشتی هر چند برای تعمیرات کار ایجاد خواهد کرد، اما

گفت و گوی «روزنامه دریایی سرآمد» با غنجی فشکی عضو سابق هیئت مدیره شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی

ایران توانایی ساخت اقتصادی کشتی را ندارد!

اصلی ترین سنجه سیاست گذاری اقتصادی در دریا صرفه اقتصادی است

در واقع چقدر مگر می شود آنها را تعیر کرد. ناوگان ما الان هم فرسوده است و پول آن از جیب مردم می رود.

اقتصاد سرآمد: برداشتی که سخنان شما می شود این است که ما می توانیم مدینه فاضله باشیم، اما مشکل از راهبرد و برنامه یا اجراست؟ مشکل کجاست؟

علی اکبر غنجی: بر نامه که الان هم می توانیم سفارش دهیم و بهترین برنامه ها را در ایران داشتیم که عملیاتی نشده است. مشکل مدیریت هم نداریم مدیر کاربلد هم کم نداریم که برخی از آنها هم رفتند. اما شرایط اجازه نمی دهد. باید از مدعیان پرسید که شما چند روز یک کشتی بازرگانی را توانستید مدیریت کنید و مشکلات و مسائل آن را برطرف کردید. وقتی یک صاحب کالا مراجعه می کند و می خواهد که کشتی را اجاره کند، کار کلاس، محل ساخت، P & I Croup آن را بخواهد و در ایسن موارد ضعف وجود دارد و صاحب کالا می رود. تا به حال با چنین موردی مواجه شدید؟

اگر بخواهم به بنادر اروپایی بروم مؤسسه فلان در آنجا شعبه دارد؟ همه امور را به صورت اورژانسی اداره می کنیم، باید پرسید که کارهای اورژانسی اندازه و مقداری دارد و قابلیت رقابت در شرایط نرمال را نداریم و باید کاری کرد که اقدامات از حالت اورژانسی خارج شود. اگر شرایط ما اورژانسی است، حداقل وضعیت و عملکرد ما به صورت اورژانسی نباشد. و این شرایط عملکرد سایر بخش هایی که می توانند به صورت نرمال فعالیت کنند را نیز مانع نشود.

در مورد افرامکس، باید گفت که وقتی یک تانکر ساخته می شود باید به شرکت های OIL MAJOR ها مراجعه کرده و گواهینامه ای به اسم سایر را بگیرد. در دنیای که ترمینال های نفتی که در اختیار سازمان بنادرها نیست، مثلاً خرک در اختیار کیست؟ شرکت نفت و شرکت نفت آتجا به سازمان بنادر می پردازد ولی مدیریت آنجا را واگذار نمی کند. شرکت های مانند شل، بی پی، توتال و ... OIL MAJOR هستند. ما ساختیم و تحویل دادیم. شما ببینید این افرامکس از کدام OIL MAJOR ها توانستند مجوز بگیرند که بتوانند در یکی از ترمینال های نفتی بتوانند پهلو بگیرند. حال اگر از ایران نفت بگیرد و ببرد و ونزولا که نمی تواند مدعی شود که استاندارد جهانی را دارد!

اما ما داریم تکلیف می کنیم که یک شرکت جهانی مانند NITC (شرکت ملی نفت) باید این تکالیف را انجام دهد و خوب این زورگویی است. این کلام اگر چاپ شود حتماً ناسزا هم خواهم شنید اما باید واقعیت را قبول کرد. ما اگر توریست پزشکی را بخواهیم راه بندازیم باید M.R.I.نم روز باشد، اگر بخواهید باسیستم های قدیمی اسکن کنید که نمی آید. در اینجا هم همین طور است؛ اگر می خواهید یک کشتی نفتی بسازید، ایرادی ندارد، اما آیا OIL MAJORها مجوز لازم را به آن کشتی می دهند که بار کشتی را بتوانیم در یک بندر در هند تخلیه کنیم؟ نمی دهند، کما که تا به حال به ما ندادند. کشتی های نو ما نتوانستند این مجوز را دریافت کنند.

من حرفم این است که شما باید گفت و گوهای دوطرف با مدعیان برقرار کنید. هیچ کدام از اعضای انجمن مهندسی دریایی تجربه بازرگانی دریایی نداشتند و در یک نشست تخصصی باید ما با همدیگر مناظره کنیم. انجمن مهندسی دریا که ادعای توانستن دارند، پرسش این است الان شما یک کشتی را ان جی یو فیلر به شما سفارش بدهد و شما بسازید، حال اگر در سواحل سنگاپور آیا می توانید Special List آن باید تأیید شود تا کشتی حرکت کند، آیا می شود؟ آیا ارتباط لازم را داریم؟

باید واقعیت ها را قبول کنیم. ما در یک جا می گویم تحریم مشکلی نیست، ولی مسأله بیماری پروانه ای را مطرح می کنیم. باید صراحتاً گفت که تحریم بسیار بد است. چون حتی روابط همسایگی ما را خدشه دار کرده است. اما نباید از این شرایط سوء استفاده شود. بنگاه های اقتصادی داخل کشور نباید از این وضعیت سوء استفاده کنند که می کنند.

باید دید که از چه فرصت های بین المللی می توان استفاده کرد. الان هم شرکای بین المللی داریم و کشورهای خاصی هستند. به جای اینکه بترسیم با شرکای بین المللی هم دست شویم. امروز اگر چینی ها در صنعت خودرو ما نبودند همین مقدار خودروسازی را هم نداشتیم. اما اینکه هر کسی که با شریک خارجی همکاری دارد را خائن و کلاهبردار بدانیم، کار به درستی پیش نمی رود. چینی ها بزرگترین صنعت کشتی سازی دنیا را داریم، به جایی آوردن خودروهای نه چندان با کیفیت آنها، می توان ار فرصت کشتی سازی آنها بهره برد و کشتی سازهای ما با شرکت سازنده آن کشور به تفاهم برسند و به صورت جوینت ونچر با هم کشتی بسازند و بهره آن برای همه ما باشد. بایا این تناقضات در یک نشست تخصصی با حضور همه صاحب نظران به بحث گذاشته شوند و حرف ها آنجا زده شود. در مبحث اقتصاد دریاپایه، متولی نیاز نیست. چون اگر اقتصاد دریا به صورت بخش خصوصی بخواهد پیش برود، تنها صدور مجوز کفایت می کند، اما اگر دولت می خواهد کار ویژه ای بکند، می تواند برای خود متولی سازی کند. یک طرف صنایع دریایی داریم و از طرفی هم فضای حاکم بر دریا داریم. فضای حاکم بر دریا براساس کنوانسیون ها و مقررات ما مدیریت می شود که متولی آن سازمان بنادر و دریانوردی است. در بخش صنایع، اگر بررسی براساس F.S بوده است، حتماً باید خودش پاسخگو باشد، چرا سود ده است یا که سودده نیست؟ اگر سودده نیست باید خودش خودش را بازباید کرد.

ادامه دارد...