

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار

سر دبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۳۲۷-۲۱

تلفن شهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶-۲۱

سازمان آگهی ها: ۳۹۹۶-۹۱۹۸۵۴۰

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روز نامه های غیر دولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهر وردی شمالی مابین

هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

مجید وورشوساز، رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی می گوید:

حمایت از ناوگان ملی نباید شرکت های خصوصی کشتیرانی را محدود کند

هشدار یک پیشکسوت درباره چالش های صنعت کشتیرانی ایران

دسترسی به فناوری و تجهیزات مورد نیاز فراهم شود؛ در غیر این صورت، محدودیت های موجود پیچیده تر خواهد شد. اگر صنعت دریایی ایران نتواند خود را با مقررات جدید، از جمله الزامات کاهش انتشار کربن، هماهنگ کند، آیا ممکن است در آینده با هزینه ها و جرایم بیشتری مواجه شود؟

مجید وورشوساز: طبیعتاً اگر نتوانیم خودمان را با مقررات بین المللی هماهنگ کنیم، ممکن است در آینده با هزینه ها و محدودیت های بیشتری مواجه شویم. بنابراین، باید از قبل برای این تغییرات برنامه ریزی کنیم و اقدامات لازم را به موقع انجام دهیم. البته اجرای این الزامات تنها بر عهده شرکت های کشتیرانی نیست؛ بلکه بخش های مختلف صنعت، از تولید کنندگان تجهیزات تا سازندگان شناور و تأمین کنندگان فناوری، باید در این مسیر مشارکت کنند تا زیرساخت و امکانات لازم برای انطباق با مقررات جدید فراهم شود.

آیا سخت گیری های زیست محیطی می تواند ابزاری برای سلطه کشورهای پیشرفته بر بازار حمل و نقل بین المللی و محدودسازی کشورهای در حال توسعه باشد؟

مجید وورشوساز: من چندان به این نظریه معتقد نیستم که هدف حذف دیگران باشد؛ چرا که خود کشورهایی نظیر آمریکا یا چین، بزرگ ترین تولید کنندگان گازهای گلخانه ای و کربن در جهان هستند و این مقررات در گام اول دامن گیر خود آن ها نیز خواهد بود.

مسئله این است که ما خودمان باید تحرک داشته باشیم و سطح دانش و ناوگان خود را به استانداردهای مورد نظر برسانیم. نباید دست روی دست بگذاریم و منتظر فرارسیدن موعد جرمه ها باشیم؛ بلکه باید در بزنگاه ها به روزرسانی ناوگان و فرایندها را رقم بزنیم. البته این حرکت، ابزار و فناوری می خواهد.

تأمین این فناوری ها و نوسازی ناوگان فرسوده عملاً خارج از عهده شرکت های کشتیرانی است و پای صنعت کشتی سازی و ماشین سازی در میان است. آیا در شرایط فعلی می توان افق روشنی متصور بود؟

مجید وورشوساز: دقیقاً همین طور است. بخش عمده ای از ناوگان هوایی و دریایی ما فرسوده و نیازمند نوسازی بنیادین است؛ اما آیا ما توان و فناوری ساخت موتور کشتی یا هواپیما را بر اساس استانداردهای روز جهانی در داخل داریم؟ بخش بزرگی از فرایند کشتی سازی واقعاً مونتاژ قطعات پیشرفته است.

مجید وورشوساز: ما در گام نخست باید بتوانیم با زنجیره تولید کنندگان تراز اول دنیا تعامل و ارتباط آزادانه تجاری داشته باشیم تا تجهیزات استاندارد را خریداری کرده و روی شناور ها نصب کنیم. مادامی که به دلیل موانع بین المللی امکان دسترسی آزاد به این بازارها فراهم نیست، فعال دریایی ناچار است با سامانه های موجود به حیات اقتصادی اش ادامه دهد و متأسفانه تاوان و جرمه های ناشی از عدم انطباق با استانداردهای نوین بین المللی را هم بپردازد؛ چون چاره دیگری ندارد. ایرانی ها نشان داده اند دانش و استعداد استفاده از مدرن ترین تجهیزات دنیا را دارند، به شرطی که دسترسی آزاد به این تجهیزات میسر شود.

اگر بخواهید یکجکده تجربه خود را در قالب یک توصیه به فعالان بخش خصوصی و مدیران صنعت بیان کنید، چه می گوئید؟

مجید وورشوساز: ترجیح می دهم توصیه ام را خطاب به همکارانم در بخش خصوصی بگویم. پیام من این است: «مبتنی بر دانش روز، به موقع و با سرعت عمل کنید؛ چرا که خیلی زود دیر می شود.



تحریم نیز افزایش پیدا می کند. وقتی فعالیت ها به تعداد محدودی شرکت وابسته باشد، تحریم یک شرکت می تواند بخش مهمی از فعالیت ها را تحت تأثیر قرار دهد؛ اما حضور شرکت های متعدد، امکان استفاده از مسیرها و ظرفیت های جایگزین را فراهم می کند. به طور کلی، ساختارهای دولتی به دلیل تعدد قوانین، مقررات و مراحل تصمیم گیری، معمولاً کندتر از بخش خصوصی عمل می کنند. در مقابل، شرکت های خصوصی چابک ترند؛ برای مثال، هیئت مدیره یک شرکت خصوصی می تواند پس از بررسی شرایط اقتصادی، در مدت کوتاهی تصمیم بگیرد و اجرای آن را آغاز کند؛ فرایندی که در ساختارهای دولتی معمولاً زمان بیشتری می برد. بنابراین، باید اختیارات بیشتری به بخش خصوصی داده شود تا بتواند از ظرفیت های خود استفاده کند. شرکت های خصوصی در شرایط تحریم نیز می توانند راهکارهای متنوع تری برای جابه جایی کالا و تداوم فعالیت های حمل و نقلی ارائه دهند؛ چنان که همین حالا هم در انتقال کالا از مسیرهای مختلف نقش قابل توجهی دارند.

با توجه به الزامات جدید IMO در حوزه محیط زیست و تحولات دیجیتال، آیا صنعت و ناوگان دریایی ایران امکان انطباق با این استانداردها را دارند؟

مجید وورشوساز: «پذیرفتن مقررات» یک مقوله است و «امکان اجرا و انطباق» مقوله ای دیگر. شکی نیست که سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) یک نهاد بین المللی معتبر است و مقررات آن باید رعایت شود. فدراسیون بین المللی انجمن های فورواردرها (FIATA) نیز تحولاتی مانند صدور بارنامه الکترونیکی را پیش می برد و ما هم باید خودمان را با این تحولات هماهنگ کنیم؛ اما پرسش اساسی این است که آیا زیرساخت ها و امکانات لازم برای اجرای این الزامات در کشور فراهم است؟

ما در شرایط تحریمی قرار داریم و دسترسی به فناوری ها و تجهیزات روز دنیا برای انطباق با الزامات جدید، از جمله سامانه های مدیریت آب توازن و فناوری های کاهش انتشار کربن، به سادگی امکان پذیر نیست. بنابراین، ابتدا باید زیرساخت ها و امکانات مورد نیاز فراهم شود و بعد وارد مرحله اجرا شویم.

وقتی امکانات لازم در اختیار فعالان اقتصادی قرار ندارد، نمی توان انتظار داشت که همه الزامات جدید بدون مانع اجرا شوند. پیش از الزام فعالان این صنعت به اجرای مقررات جدید، باید زمینه

بزرگ دولتی نظیر «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» و «شرکت ملی نفتکش» خلاصه می شود و سایر شرکت ها و اعضای انجمن، با وجود ظرفیت های گسترده، کمتر دیده می شوند. ارزیابی شما چیست؟

مجید وورشوساز: صورت مسئله ای که اشاره کردید، کاملاً درست است. دستگاه های دولتی متأسفانه بیشتر مجموعه هایی را می بینند که در اطراف خودشان فعالیت می کنند و سایر فعالان بخش خصوصی کمتر مورد توجه قرار می گیرند. بارها برای ما پیش آمده که در جلسات کلان دولتی حاضر شده ایم و وقتی گفته ایم از طرف «انجمن کشتیرانی» آمده ایم، طرف دولتی تصور کرده است که نماینده شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هستیم؛ یعنی اساساً انجمن را از این شرکت تفکیک نمی کردند و تشکیل دیگری را در صنعت کشتیرانی به رسمیت نمی شناختند. طبیعی است که سیاست گذاری ها نیز بر پایه چنین شناخت محدودی شکل بگیرد و ظرفیت سایر شرکت ها و فعالان بخش خصوصی نادیده گرفته شود.

حتی در برخی بنادر کشور، سامانه های تبادل اطلاعات کالا به گونه ای در اختیار یک شرکت خاص قرار گرفته اند که سایر شرکت ها امکان دسترسی و فعالیت آزادانه از طریق آن ها را ندارند. این در حالی است که گاهی همین مجموعه ها با عنوان شرکت خصوصی معرفی می شوند، اما ساختار و نحوه فعالیت شان نشان می دهد که وضعیت آن ها با یک شرکت خصوصی مستقل تفاوت دارد.

من همواره معتقد بوده ام که ناوگان ملی از افتخارات کشور است و در شرایط بحرانی نیز به کمک کشور آمده است؛ بنابراین همه باید از این صنعت حمایت کنیم. اما حمایت از ناوگان ملی به معنای محدود کردن فرصت ها به یک مجموعه نیست. دریا آن قدر گسترده است که برای فعالیت و حضور همه شرکت ها و فعالان این صنعت ظرفیت دارد. انحصار نه تنها به توسعه کمک نمی کند، بلکه می تواند مانع بهره گیری از تمام ظرفیت های بخش خصوصی شود. **آیا در همین شرایط تحریمی، تکثر شرکت های خصوصی نمی تواند مسیرهای امن تر و متنوع تری برای تجارت کشور بگشاید تا آسیب پذیری تحریمی کاهش یابد؟**

مجید وورشوساز: قطعاً، هر چه تعداد شرکت های فعال در صنعت کشتیرانی بیشتر باشد، ظرفیت کشور برای ادامه فعالیت در شرایط

گروه گفت و گو - سعید بهبد - مهندس مجید

ورشوساز، رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و عضو هیئت مدیره شرکت نمایندگی کشتیرانی هفت دریا، از پیشکسوتان صنعت کشتیرانی کشور است که فعالیت حرفه ای خود را در حوزه حمل و نقل از سال ۱۳۶۹ آغاز کرده و از سال ۱۳۷۰ نیز با انجمن همکاری داشته است. وورشوساز در آیین هفتاد و سومین سالگرد تأسیس این انجمن و برگزاری مجمع عمومی سالیانه در هتل اوین به عنوان یکی از پیشکسوتان شاخص صنف مورد تجلیل قرار گرفت. در حاشیه این مراسم فرصتی دست داد تا با وی درباره مناسبات بخش خصوصی و دولت، تصمیمات خلق الساعه، انحصار در لجستیک و چالش های اجرای معاهدات بین المللی در شرایط تحریم گفت و گو کنیم.

چرا بخش خصوصی در صنعت کشتیرانی ایران، با وجود نقش کلیدی در تداوم حمل و نقل کشور، همچنان با انحصار، تصمیمات خلق الساعه و محدودیت های فزاینده روبه روست؟ مجید وورشوساز، رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در گفت و گو با «مارین نیوز» به این پرسش ها پاسخ می دهد. **ضمن تبریک برای انتخاب و تجلیل از جناب عالی به عنوان پیشکسوت صنف؛ اگر به نقطه آغاز فعالیت حرفه ای تان بازگردیم، بزرگ ترین چالشی که آن روزها با آن درگیر بودید و حس می کنید نسل جوان امروز نیز همچنان با همان چالش روبه روست؟**

مجید وورشوساز: به عنوان فردی که تمام این دهه ها در بخش خصوصی زیسته و کار کرده است، بزرگ ترین معضل پایدار را «کیفیت تعاملات میان بخش دولتی و بخش خصوصی» می دانم. اگر بدنه دولتی به بخش خصوصی مجال می داد و اجازه می داد ما در مذاکرات و فرایندهای تصمیم گیری کلان مشارکت واقعی داشته باشیم، بخش اعظمی از معضلاتی که امروز کشور با آن روبه روست اصلاً رخ نمی داد. مسئولان باید برای بخش خصوصی شأن، اعتبار و حق واقعی قائل شوند تا این بخش بتواند در تمام ارکان زنجیره تأمین و اقتصاد کشور فعالانه اثر بگذارد و در عمل بازوی کمکی و گره گشای دولت باشد.

در هفتاد و سومین سالگرد انجمن ایستاده ایم؛ در طول بیش از سه دهه حضور شما در این تشکل، آیا این شنیده شدن صدای بخش خصوصی و هم افزایی با دولت روندی رو به جلو داشته است؟

مجید وورشوساز: واقعیت این است که در ادوار مختلف، به فراخور نگاه و رویکرد دولت های مستقر، شرایط فراز و فرود داشته است. در برخی دوره ها نگاه تعاملی تر بود و بخش خصوصی را در بازی تصمیم گیری سهیم می کردند؛ اما در دوره هایی هم متأسفانه مدیرانی بودند که مستقیماً روی مامی گفتند: «تصمیم گیری ها ربطی به شما ندارد، خودمان تصمیم می گیریم!» قاعده توسعه در جهان این است که دولت ها بستر ساز و ریل گذار باشند و میدان عملیاتی و سرمایه گذاری را به بخش خصوصی واگذار کنند. متأسفانه در کشور ما پیشرفت چندانی در این حیطه دیده نمی شود؛ در سطح شعار، همواره از اینار و پیشگامی بخش خصوصی تمجید می شود، اما در مرحله عمل، فعال اقتصادی با هزاران دیوار بلند برو کراسی و «تصمیمات خلق الساعه» مواجه می شود که مسیر کار را مسدود می کند.

نکته ای که به عنوان خبرنگار تخصصی حوزه دریا همواره لمس کرده ام این است که گویی در نگاه سیاست گذار دولتی، کل مفهوم «کشتیرانی کشور» صرفاً در شرکت های