

ارزیابی تحریم صنعت کشتیرانی ایران
در گفت‌وگو با محمد مهدی راسخ

می‌خواهند مردم را تحریم کنند

• رضا طهماسبی

محمد مهدی راسخ از آنجا که هم در اتاق بازرگانی تهران به عنوان پارلمان بخش خصوصی فعالیت می‌کند و هم سال‌ها در حوزه مدیریتی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی حضور داشته مناسب‌ترین فرد برای تحلیل تحریم‌های بین‌المللی و تأثیر آن علیه این شرکت است. راسخ علاوه بر فرصت‌ها، فشارها را هم می‌بیند و معتقد است که می‌توان برای تمام این مشکلات راه‌حل مناسب یافت. دبیرکل اتاق بازرگانی تهران و عضو سابق هیئت مدیره کشتیرانی بر این باور است که این تحریم‌ها بیشتر جنبه روانی دارد، وگرنه در عمل کاربرد چندانی ندارد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

■ در حال حاضر مهم‌ترین مسئله‌ای که در رابطه با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مطرح می‌شود، مسئله تحریم‌ها و تأثیرهای آن بر عملکرد این شرکت است. حمل‌ونقل دریایی هم برای صادرات کالاهای مان به خارج و هم واردات کالاهای مورد نیازمان به کشور اصلی‌ترین شبکه حمل‌ونقلی ما محسوب می‌شود. با تشدید تحریم‌های قبلی شورای امنیت سازمان ملل در قطعنامه اخیر وضعیت شرکت کشتیرانی را در ماه‌های آینده چگونه می‌بینید؟ این تحریم‌ها و تشدید آنها چه اثراتی روی شرکت کشتیرانی و به طور کل حمل‌ونقل دریایی ما خواهد گذاشت؟

قبل از اینکه وارد بحث اثرات تحریم‌ها شوم، باید اشاره کنم که این تحریم‌ها واقعا به ناحق بر کشتیرانی و به طور کل کشور ما تحمیل شده است. مدیران کشتیرانی بارها اعلام کرده‌اند که هیچ عملی خلاف کنوانسیون‌های بین‌المللی انجام نداده‌اند و همواره کارهای این شرکت تابع قوانین دریایی بین‌المللی بوده است. ولی متأسفانه توک حمله این تحریم‌ها قرار گرفته است. این تحریم‌ها به دنبال تضعیف کردن ملت ایران است و قدرت‌های بزرگ می‌خواهند مردم را تحریم کنند، نه فعالیت هسته‌ای را. اگر واقعا بحث هسته‌ای مطرح است، چرا یک کشتی مواد غذایی را دچار مشکل بیمه می‌کنند یا برایش محدودیت درست می‌کنند؟ در حقیقت این قدرت‌ها می‌خواهند برای مردم ایران مشکل ایجاد کنند و آنها را تحت فشار بگذارند.

تحریم‌ها مشکلاتی را برای شرکت ایجاد کرد، اما به تبع این مشکلات، مدیران شرکت کشتیرانی با کمک سایر نهادها و شرکت‌ها توانستند راه‌حل مناسب برای آنها بیابند. مثلا وقتی بحث بیمه کشتی‌ها مطرح شد و بیمه P&I کشتی‌های این شرکت با مشکل تحریم مواجه شد، یکی از شرکت‌های بیمه داخلی دست به کار شد و اقدام به صدور این بیمه‌ها برای کشتیرانی کرد. در حال حاضر شرکت بیمه معلم برای کشتی‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بیمه P&I صادر می‌کند. اگر چه مشکلاتی هم به علت ناشناخته بودن بیمه این شرکت در طبقه‌بندی شرکت‌های صادرکننده این بیمه داریم، مسئله اصلی که نداشتن بیمه برای کشتی‌ها بود، حل شد و تنها باید به سایر کشورها توضیح داده شود که این شرکت بیمه‌های شرکتی معتبر است که بیمه‌نامه‌هایش اعتبار و ضمانت کامل دارند. این مشکل خوشبختانه حل شد و نه برای کشتیرانی و نه برای صاحبان کالا مشکلی به وجود نیاورد. تحریم‌ها اگر چه مشکل‌زا هستند و برخی هزینه‌ها را مثلا برای توسعه شرکت افزایش می‌دهند، اما راه‌حل برای برون‌رفت از این مشکلات وجود دارد، همان طور که مشکل بیمه بدون افزایش تعرفه حل شد. فقط باید مدتی زمان بگذرد تا راه‌حل برای این مشکلات پیدا شود. به هر حال، این تحریم‌ها باعث شده برخی کارهای جدید در کشور صورت گیرد، مثل همین بیمه P&I که برای اولین بار در کشور صادر شد.

در مورد آینده صنعت حمل‌ونقل دریایی و شرکت کشتیرانی هم باید بگویم این شرکت بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل دریایی منطقه است که با توجه به قدمت طولانی‌ای که دارد، بسیار در دنیا معتبر است. به این سادگی‌ها و با این فشارها اعتبار خود را در دنیا از دست نخواهد داد و فعالیت‌هایش را ادامه خواهد داد. من مشکل خاصی نمی‌بینم. اگر چه باید

■ برای بازرسی حتما باید از کشوری که صاحب پرچم آن کشتی است، مجوز بگیرند. فرض کنید اگر یک کشتی با پرچم یونان در حال حرکت است، حتما باید برای بازرسی این کشتی از یونان مجوز گرفت. در مورد کشتی‌هایی که با پرچم ایران تردد می‌کنند، مشکل وجود ندارد، چون اجازه بازرسی داده نخواهد شد. در مورد سایر پرچم‌ها هم باید بگویم کشورها به خودشان اجازه چنین کاری نمی‌دهند. مسئولان ایران هم بوضوح اعلام کرده‌اند که در صورت چنین برخوردی مقابله به مثل خواهند کرد

اشاره کنم که این تحریم‌ها فشارهایی هم وارد کرده، اما فشارها به گونه‌ای نیست که قابل تحمل نباشد. هم‌اکنون شرکت کشتیرانی با قدرت و با تمام قوا در حال انجام امورات محوله است. کالاهای صادراتی را به خارج از کشور منتقل می‌کند و کالاهای مورد نیاز ما را به ایران می‌آورد و حتی در مسیرهای بین‌المللی که ایران یک طرف آن نیست، مثلا مسیر چین و اروپا، هم فعالیت می‌کند و در رفت و آمد است.

■ در بحث تحریم‌ها و ایجاد فرصت‌ها مواردی مثل بیمه پیش می‌آید، با تولید کالای خاصی که در داخل می‌توان ظرفیت آن را ایجاد کرد و تحریم را به فرصت تبدیل کرد، اما وقتی در بحث کشتیرانی بازرسی محموله‌ها عنوان می‌شود و در قطعنامه ذکر می‌شود که می‌توان کالاهای مشکوک را ضبط و حتی نابود کرد، مسئله کمی متفاوت است. در این مورد راه‌حل چگونه یافت می‌شود؟

بعید می‌دانم اصلا کشوری به خودش اجازه دهد چنین کاری را در مورد کشتی‌هایی که مقصدشان ایران است، انجام دهد، چون روابط خودشان را با یک کشور بزرگ منطقه تیره و تار می‌کنند. دوم اینکه برای بازرسی حتما باید از کشوری که صاحب پرچم آن کشتی است، مجوز بگیرند. فرض کنید اگر یک کشتی با پرچم یونان در حال حرکت است، حتما باید برای بازرسی این کشتی از یونان مجوز گرفت. در مورد کشتی‌هایی که با پرچم ایران تردد می‌کنند، مشکل وجود ندارد، چون اجازه بازرسی داده نخواهد شد. در مورد سایر پرچم‌ها هم باید بگویم کشورها هم به خودشان اجازه چنین کاری نمی‌دهند. مسئولان ایران بوضوح اعلام کرده‌اند که در صورت چنین برخوردی مقابله به مثل خواهند کرد. کشتی‌ها دارای محموله‌های مشخص هستند و بازرسی از آنها نیازی نیست.

■ اخذ مجوز از کشور صاحب پرچم کشتی در قطعنامه ذکر شده است؟

بله. در قطعنامه ذکر شده که باید از کشور صاحب پرچم کشتی مجوز برای بازرسی اخذ شود. نکته مهم دیگری که در قطعنامه آمده، این است که این قبیل اقدامات نباید هیچ لطمه‌ای به روابط تجاری بزند و با توجه به اینکه خسارت و لطمات تجاری بازرسی برای کشور بازرسی‌کننده زیاد است، بعید است

کشوری دست به چنین کاری بزند. خوشبختانه تاکنون هم چنین موردی پیش نیامده و خود کشورها می‌دانند محموله این کشتی‌ها مواد غذایی و مواد اولیه و یا کالاهای مصرفی است.

■ خبرهایی هم بود که کشورهای مثل امارات به کشتی‌ها و هواپیماهای ایرانی سوخت نمی‌دهند. تاکنون در کشتیرانی چنین مشکلی برای کشتی‌ها ایجاد نشده که کشوری از ارائه سوخت خودداری کند، کما اینکه تلاش کشتیرانی قبل از این هم بر تأمین سوخت کشتی‌ها از داخل بوده و برای این کار هم پایانه سوختی ایجاد شده که هم به کشتی‌های ایرانی و هم به کشتی‌های خارجی سوخت می‌دهد. برای حفظ منافع اقتصادی و هزینه‌های جاری از مدت‌ها قبل سیاست کشتیرانی بر این بوده که کشتی‌های این شرکت در مسیر خود از ایران سوخت‌گیری کنند. البته در قطعنامه هم آمده به کشتی‌هایی که حاوی سلاح یا مواد مورد استفاده در تأسیسات هسته‌ای باشند، نباید سوخت داد.

■ در مورد خصوصی بودن شرکت کشتیرانی هم ابهاماتی هست که شاید اگر این شرکت به طور واقعی خصوصی شود، حاشیه امنیت بیشتری در برابر تحریم‌ها داشته باشد. شرکت کشتیرانی تا چه حد خصوصی است؟

از نظر ترکیب سهامداران در حال حاضر ۲۵/۵ درصد سهام این شرکت در اختیار صندوق بازنشستگی کشوری و ۲۵/۵ درصد هم در اختیار سازمان تأمین اجتماعی است. ۲۰ درصد متعلق به سهام عدالت و ۲۰ درصد هم متعلق به دولت است و مابقی هم در بورس عرضه شده و در اختیار مردم است. یعنی ۸۰ درصد سهام این شرکت متعلق به مردم و نهادهای عمومی است.

■ ترکیب هیئت مدیره شرکت کشتیرانی چگونه معین می‌شود؟

صندوق بازنشستگی، سازمان تأمین اجتماعی، سهام عدالت و از طرف دولت هم وزارت بازرگانی هر کدام یک عضو هیئت مدیره را تعیین می‌کنند. یعنی هیئت مدیره را سهامداران انتخاب می‌کنند. کشتیرانی جمهوری اسلامی دیگر مثل سابق کاملا در اختیار دولت نیست و سهام آن به مردم و نهادهای عمومی واگذار شده است.

■ صندوق بازنشستگی و سازمان تأمین اجتماعی خودشان هنوز سازمان‌هایی نیمه‌دولتی هستند.

در تعاریفی که وجود دارد، این نهادها غیردولتی محسوب می‌شوند و خارج از شمول قوانین سازمان‌های دولتی هستند و کشتیرانی هم در چارچوب قانون تجارت اداره می‌شود.

■ شرکت‌های کشتیرانی کاملا خصوصی فعال در این حوزه هم داریم؟

بله. شرکت‌های دیگری داریم که در حوزه حمل‌ونقل دریایی فعال هستند، اما بزرگ‌ترین و قوی‌ترین شرکت فعال در این زمینه همان کشتیرانی جمهوری اسلامی است.

■ از سوی برخی کشورها و اتحادیه اروپا نیز تحریم‌هایی علاوه بر آنچه در قطعنامه شورای



امنیت سازمان ملل آمده، علیه کشورمان اعمال شده است. این تحریم‌ها آیا کشتیرانی را بیشتر تحت فشار قرار می‌دهد، یا محدودتر می‌کند؟ علاوه بر تحریم شورای امنیت، خزانه‌داری امریکا و اتحادیه اروپا هم محدودیت‌هایی در نظر گرفته‌اند، اما همگی روی یک خط و در یک راستاست. به طور مجزا محدودیت برای بیمه‌نامه کشتی‌های ایرانی را انگلیس آغاز کرد و حتی پیش از قطعنامه سازمان ملل این محدودیت را برای بیمه کشتی‌هایی که به سمت ایران می‌آمدند، به صورت یک‌جانبه اعمال کرد. البته این رویه غلطی است که برخی شرکت‌های بزرگ در پیش گرفته‌اند.

■ در قطعنامه اسمی از شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل هم آمده و آیا این شرکت‌ها هم مشمول تحریم می‌شوند؟
خیر. کشتیرانی و شرکت‌های وابسته به آن مشمول این تحریم شده‌اند، اما شرکت‌های خصوصی مورد تحریم واقع نشده‌اند.

■ این موضوع نمی‌تواند به عنوان راهکار برای گریز از تحریم مدنظر قرار بگیرد که ما با تقویت بخش خصوصی و خصوصی‌سازی واقعی از این محدودیت‌ها عبور کنیم؟

به عنوان فردی که در بخش خصوصی و به اصطلاح پارلمان آن فعالیت می‌کنم، باید بگویم تمام تلاشی که برای تقویت بخش خصوصی و انجام درست و صحیح خصوصی‌سازی داریم، به همین علت است. ما بارها تأکید کرده‌ایم که واگذاری‌ها به بخش خصوصی واقعی باشد تا دچار چنین محدودیت‌هایی نشویم. البته کشتیرانی موضوعات خاص خودش را دارد. در واقع هر چه قدر به سمت خصوصی‌سازی واقعی حرکت کنیم، موفق‌تر خواهیم بود.

■ به عنوان فردی که در حوزه متولی بخش خصوصی هستید، این توان را در بخش خصوصی می‌بینید که وارد صنعت حمل‌ونقل دریایی شود و با توان و قدرتی همانند شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی فعالیت کند؟
در همه جای دنیا سهام شرکت‌های بزرگ دولتی را می‌فروشند و خود این یک راهکار است. یعنی نیازی نیست که حتماً بخش خصوصی راساً به سرمایه‌گذاری کلان در این بخش اقدام کند. یعنی برای اینکه شرکتی خصوصی به عظمت کشتیرانی داشته باشیم، کافی است این شرکت به طور کامل واگذار شود. شرکت‌های خصوصی هم می‌توانند با در اختیار گرفتن پروژه‌های توسعه‌ای کشتیرانی فعالیت خود را گسترش دهند. بخش خصوصی توان مدیریتی و مالکیتی شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل را دارد.

■ تحریم‌ها تأثیری بر قیمت سهام شرکت کشتیرانی در بورس هم داشت؟
خیر. اگر هم افت قیمتی در سهام شرکت کشتیرانی دیده می‌شود، مربوط به بحران اقتصادی جهانی است که تمامی شرکت‌های حمل‌ونقل را در دنیا تحت تأثیر قرار داد و باعث کاهش ارزش سهام آنها شد. تحریم‌ها اثری در این کاهش قیمت نداشته‌اند.

■ وضعیت کشتیرانی قبل و بعد از تحریم‌ها چه تفاوتی داشت؟

کشتیرانی تا به امروز با همان قدرت قبل مشغول به کار است و به همان اندازه هم بار و کالا حمل‌ونقل می‌کند. اگر چه کار سخت‌تر و فشار بیشتر شده است، در نهایت کار با همان حجم و سرعت قبل در حال انجام است. فشار روی اخذ بیمه کشتی‌ها و فشار روی سایر کشورها و مشتریان که با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران کار نکنند، وجود

دارد، اما تا کنون مشکلی ایجاد نکرده است. تا کنون هم هیچ گزارشی مبنی بر فشار در زمینه سوخت و یا بازرسی نداشته‌ایم. به هر حال، حمل‌ونقل دریایی یکی از مهم‌ترین و بهترین راه‌حل‌ها برای نقل و انتقال کالاست. حجم کالایی که با کشتی جابه‌جا می‌شود، قابل مقایسه با سایر حوزه‌های حمل‌ونقل نیست. حجم باری را که با یک کشتی جابه‌جا می‌شود، با دو هزار و ۵۰۰ کامیون هم نمی‌توان حمل کرد. از این نظر، اهمیت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی بسیار بالاست. مهم‌تر اینکه از نظر اقتصادی این نوع از حمل‌ونقل بسیار به‌صرفه است، بخصوص برای کشور ما که دسترسی بسیار خوبی به آب‌های آزاد داریم.

■ بیشترین فعالیت کشتیرانی جمهوری اسلامی و مسیرهای حمل‌ونقل با کدام کشورهاست؟
اغلب مسیرهای ما در قاره آسیاست و ما بیشتر با کشورهای آسیایی مرآوده داریم و از همین لحاظ نیز تحریم‌ها فشار چندانی به کشتیرانی وارد نخواهد کرد.

■ آینده کشتیرانی را چگونه می‌بینید؟
حتماً آینده‌ای روشن خواهد بود، چرا که در هر صورت تجارت آزاد و خرید و فروش کالا ادامه خواهد یافت و این تبادل کالا الزاماً نیاز به حمل‌ونقل خواهد داشت که گزینه اول در حمل‌ونقل همیشه دریا و استفاده از کشتی بوده است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی قبل از شروع بحران اقتصادی ۵۰۰ میلیارد تومان سوددهی داشت که به طور حتم با توجه به نیاز روزافزون دنیای تجارت این رونق بر خواهد گشت و تداوم خواهد یافت. ■