

ادامه از صفحه ۴

افسانه افزایش تولید نفت خام با سرمایه‌گذاری خارجی

نگارنده در آذر ۱۳۸۱ در آستانه سقوط رژیم صدام حسین در یادداشتی با عنوان «افسانه‌سازی از نفت عراق» توضیح دادم که شرکت‌های بین‌المللی نفتی با چه انگیزه‌ای آغاز به بزرگ‌نمایی پتانسیل‌های نفتی عراق کرده‌اند و نوشت: «این نوع افسانه‌سازی شبیه همان نوع افسانه‌سازی است که پس از فروپاشی رژیم شوروی درباره منابع نفت و گاز آسیای میانه انجام گرفت، در آن زمان آمریکا و بعضی دیگر از دولت‌های صنعتی غرب می‌خواستند از فرصت حداکثر استفاده را کرده و حضور و نفوذ خود را در جمهوری‌های این منطقه تثبیت کنند، سوزه‌ای لازم بود تا جذابیت لازم را برای حضور فوری سرمایه‌گذاران غربی فراهم کنند.منابع نفت و گاز سوزه خوبی بود؛ حضور شرکت‌های ثروتمند نفتی می‌توانست حضور دیگران را نیز در پی داشته باشد. افسانه‌های عجیبی در زمینه میزان ذخایر نفت و گاز این منطقه ساخته و پرداخته شد، بعضی از کشورهای منطقه آسیای میانه کویت جدید و امثال آن لقب گرفتند؛ اما پس از فعال‌شدن شرکت‌های نفتی و تحقق‌یافتن عملیات اکتشافی، به‌تدریج مشخص شد که واقعیت چیز دیگری است. ذخایر نفت و گاز وجود داشت؛ اما بسیار کمتر از آن چیزی بود که تبلیغ می‌شد. بااین‌حال این تبلیغات بسیاری از اهداف آمریکا و غرب را تحقق بخشید. شرکت‌های نفتی و به‌ویژه شرکت‌های آمریکایی نیز از این افسانه‌سازی بی‌بهره نمانده؛ بلکه بسیار منتفع شدند. این شرکت‌ها پس از یک دوره رکود نسبی در فعالیت‌های خود، از این فرصت استفاده کرده و در چارچوب کنسرسیوم‌هایی که تشکیل شد و در قالب قرارداد‌های مشارکت در تولید، در منابع افسانه‌ای نفت و گاز آسیای میانه شرکت شدند و قبل از آنکه فعالیتی را انجام داده و هزینه‌ای را متقبل شوند، بر ارزش سهام خود افزودند و از این طریق سودهای سرشاری را عاید خود کردند.»اما در ایران ظاهراً در این زمینه نیز خودکفا هستیم؛ و کسانی هستند که به اندازه کافی افسانه بسازند که نیاز به دیگران نباشد. مروزی بر آنچه در پنجمین کنفره سالانه نفت و نیرو مطرح شد، نشان می‌دهد که بعضی افراد چنان مسحور این افسانه‌های کهنه هستند که توجهی به زمان و مکان هم ندارند!

ناآگاهی ازبحران

این ضعف آگاهی، خود را در استقرارنیافتن یک سامانه واحد مدیریت یکپارچه مخاطرات طبیعی متشکل از دست‌کم سه مؤلفه شامل دو مؤلفه مدیریت ریسک (۱- پدیده‌شناسی و ۲- پایش و هشدار) و یک مؤلفه مدیریت بحران (مواجهه، مقابله، بازسازی، بازتوانی و سازگاری) نشان می‌دهد. دراین‌میان پدیده‌شناسی حلقه اول یک سامانه واحد مدیریتی است. پدیده‌شناسی (Phenomenology) منجر به شناخت سیستماتیک مخاطرات طبیعی در کشور شده، پراکنش خاستگاه‌های هر نوع مخاطره را در قالب نقشه‌ها و اطلس‌ها ارائه می‌دهد و سازوکار هر مخاطره و تأثیرات احتمالی آن را به تصویر می‌کشد. پدیده‌شناسی حلقه اول و مؤثرترین آنهاست؛ چراکه با رویکردی پیشگیرانه موجب می‌شود تا ساختگاه‌های انسانی در موثرترین مکان ممکن از خاستگاه‌های مخاطراتی مستقر شده و توسعه

یابند (یک ورودی مهم برای طرح‌های آمایش سرزمین). سامانه پایش و هشدار نیز رویکردی پیشگیرانه دارد؛ ولی پیشگیری‌ای که در جوامع استقرار یافته، در مجاورت منابع مخاطره‌آمیز، به ناچار رویکرد آن از نوع سازگاری است. سامانه پایش، بر مبنای داده‌های پدیده‌شناسی در سطح کشور مستقر می‌شود (مانند شبکه لرزه‌نگارها، شبان‌نگارها، جپی‌اس‌ها، ایستگاه‌های هواشناسی و هیدرومتری، سنجنده‌های آلودگی هوا، حسگرهای فیزیکی و شیمیایی کیفیت آب، حسگرهای آتشفشان و... که شبکه شبکه پیش‌نشان‌نگارهای مخاطرات طبیعی می‌دهند) و در صورت رویت هرگونه ناهنجاری، هشدار لازم برای ریزش از بلایه‌ها در خطر را می‌دهد. به طور طبیعی عملکرد مؤثر سامانه واحد مدیریت یکپارچه مخاطرات طبیعی براساس مجموع عملکرد مؤلفه‌های پدیده‌شناسی و پایش و هشدار آن قابل اندازه‌گیری است. چنان که این دو مؤلفه در یک کشور خوب عمل کنند، تلفات انسانی، اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی باید تا حداقل اجتناب‌ناپذیر کاهش یابند و از سوی دیگر کاربرد مؤلفه سوم با رویکرد مدیریت بحران باید فقط در مختصات زمانی و مکانی بازه اجتناب‌ناپذیر محدود شود. شاید در آینده بازه مختصات زمانی و مکانی حداقل اجتناب‌ناپذیر به‌خفان بزرگ از مؤلفه‌های توسعه‌یافتگی ملل مختلف مورد استناد قرار گیرد. روشن است که مجموعه اقدامات مورد نیاز برای سامانه واحد مدیریت یکپارچه مخاطرات طبیعی در یک نهاد علمی یا اجرایی نمی‌گنجد و نیازمند همکاری پیوسته و مداوم بخش‌های مختلف البته ذیل یک فرماندهی متمرکز است. دراین‌میان تفکیک وظایف و ارائه خدمات در زمان مقبول، بسیار مهم است؛ چراکه تصمیم‌های مرتبط با مخاطرات طبیعی درصورتی‌که در زمان مناسب اتخاذ و اجرا شوند، کارایی دارند و در غیراین‌صورت فقط یک تجربه تلخ را در شناسنامه کشور ثبت می‌کنند.

♦مدیرکل دفتر بررسی مخاطرات زمین‌شناسی

لیلا مرکن: جنگ که شد، هیچ جای کشور در امان نبود؛ از کشتی‌های باری گرفته که آذوقه ملت را تأمین می‌کردند تا کشتنی‌های جنگی، هدف موشک‌ک طرف قرار می‌گرفتند و در چنین شرایطی همه کشتی‌های غرق‌شده در اعماق دریا آرام می‌گرفتند. همه این کشتنی‌ها بعد از جنگ، برای توسعه مسیرهای آبی مشکل ایجاد می‌کنند. حالا که کشور برای ایجاد ارتباط‌های آبی ناگزیر است بخشی از این کشتی‌ها را از اعماق آب خارج کند. بیزینسی حول خروج کشتی‌ها در داخل آب شکل گرفته است. صندوق توسعه صنایع دریایی هم از آن محل‌هایی است که در تأمین سرمایه صنایع مرتبط با دریا مشارکت دارد. در گفت‌وگو با عبدالمجید رضوانی، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی، تلاش کردیم درباره اقدامات انجام‌شده در زمینه خروج کشتی‌های مغروق زمان جنگ هم اطلاعاتی کسب کنیم. او می‌گوید که متولی خروج این کشتی‌ها از آب‌های جنوب سازمان بنادر و دریانوردی است و از آنجا که بازشدن مسیر آبراهه کارون برای ایجاد خطوط کشتی‌رانی اهمیت دارد، بودجه کافی برای خروج این مغروقه‌ها وجود دارد و کسی سراغ منابع صندوق برای انجام چنین کاری نمی‌آید. سازمان بنادر و دریانوردی به پیمانکاران خروج کشتی‌های مغروق حقوق می‌دهد و آنها هم کشتی‌های خارج‌شده از آب را به این سازمان تحویل می‌دهند تا در قالب اموال دولتی به‌فروش برسند. البته همه اینها منوط به رایزنی‌های سیاسی بین رؤسای جمهوری ایران و عراق است زیرا کشتی‌های مغروقه یک مسئله مرزی است. آن‌طور که رضوانی می‌گوید: اگرچه منابع این صندوق معطوف به تعمیرات و ساخت کشتی‌های کوچک و لنج‌ها شده است، اما این مجموعه می‌تواند به ساخت کشتی‌های بزرگ هم اعتبار بدهد. تاکنون هم دو بار وظیفه تأمین سرمایه در زمینه پروژه‌های نفتی فراساحلی را به انجام رسانده است. به گفته او محدودیت منابع مالی صندوق نیازمند توجه بیشتر است. مشروح گفت‌وگو با عبدالمجید رضوانی، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی در ادامه می‌آید.

❖ اعتبارات صندوق چه میزان است و آیا از محل صندوق توسعه ملی هم به این مجموعه اعتباری تخصیص داده شده است؟

ما هفت استان ساحلی داریم. با حدود پنج‌هزار و ۶۰۰ تا پنج‌هزار و ۷۰۰ کیلومتر طول ساحل. محیط‌های آبی از نظر حمل‌ونقل کاملاً مقرون‌به‌صرفه هستند. راه‌های ارتباطی از دریا فراوان است. مقیاس کارهای دریایی میلیارد دلاری است، اما حتی میلیون دلاری هم نتوانستیم در این صندوق اعتبار داشته باشیم. میزان اعتباراتی که به ما می‌دهند بسیار کمتر از ظرفیتی است که داریم. ظرفیت توسعه در دریا فراوان است، ولی خب به دلیل تحریم‌ها و مشکلات عدیده به هر صورت هنوز این مسئله در اولویت قرار نگرفته است و اولویت اصلی کشور نیست. در زمینه کار صنایع دریایی پتانسیل زیادی وجود دارد که در سواحل توسعه یابیم. کارخانه‌های بسیار عالی و پیشرفته -با وجود قرار مغزها و این مسائلی که مطرح می‌شود- با مهندسان میز و باهوش داریم. کارخانه‌های کشتی‌سازی و شناورسازی را بته‌های خوب، در کشور کم نداریم.

❖ اعتبارات صندوق چقدر است؟ و آیا از صندوق توسعه ملی اعتبار گرفته‌اید؟

سرمایه صندوق ۱۱۰ میلیارد تومان است. همان‌طور که عرض کردم سالانه اعتبارات میلیارد دلاری داشته باشیم تا بتوانیم در مناطق ساحلی اثرگذار باشیم. از حساب ذخیره ارزی به ما اعتباری ندادند. یک‌بار در ابتدای فعالیت صندوق، ۲۵ میلیون دلار اعتبار از سوی حساب ذخیره ارزی گذاشته شده است که به همین اعتبار صنایع دریایی را می‌چرخانیم.

❖ کسب‌وکارهای خرد چه کسب‌وکارهایی را در دریا شامل می‌شود و چه بخشی از منابع صندوق به کسب‌وکارهای خرد اختصاص می‌یابد؟

خوشبختانه ما با توجه به سواحل شمالی و جنوبی امکانات زیادی در این حوزه داریم. با توجه به اینکه شرایط طوری نبوده است که بتوانیم شناورهای خیلی بزرگ و پهناور تولید کنیم، در صنایع خرد متمرکز شدیم. البته این ایده به ذهن خودم رسید. وقتی مثل بقیه مردم در مشاهده سواحل متوجه شدم که شناورهای عادی و معمولی همه فرسوده‌اند و به مرمت و تعمیر احتیاج دارند. از هیئت‌مدیره مجوز گرفتیم و بخش قابل توجهی از صندوق به همین شناورهای کوچک اختصاص یافت. صنایع کوچک مثل تور ماشینگری و تولیداتی که در مراحل بعد مورد استفاده صنایع دریایی قرار می‌گیرد، مورد حمایت ماست. با پشتیبانی تولید بعضی از تجهیزات شناورهای بزرگ را هم انجام می‌دهیم، زیرا بعد از این قطعات در شناورهای بزرگ استفاده می‌شود. اگر سرمایه بیشتری در اختیار ما قرار گیرد، می‌توانیم در حرجم و انبوهی بیشتری این تجهیزات را تولید کنیم و در اختیار شناورها قرار دهیم. امیدواریم بتوانیم در آینده نه‌چندان دور با کشور‌هایی که در صنایع دریایی پیشرفته هستند، رقابت کنیم. این مسئله هدف کاری ماست.

❖ برای تعمیر لنج و قایق‌های صیادی اعتبارات خاصی درنظر گرفته‌اید؟ میزان این اعتبارات چقدر بوده است؟

ما به همه این موارد سرمایه می‌دهیم اما برای اینها سهمیه‌بندی نکرده‌ایم. بنا به تقاضا، توزیع منابع مالی انجام می‌دهیم. ممکن است ۱۰ تا شناور یا لنج بیاید و درخواست تعمیر یا تولید داشته باشد. بستگی به تقاضا دارد. ما وظیفه‌مان خدمات‌رسانی به همه مشاغل

اقتصاد

مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی نحوه خارج‌شدن کشتی‌های باری کف دریا را تشریح کرد

بیزینس کشتی‌های موشک‌خورده جنگ



است. درخواست را بر بررسی می‌کنیم و چنانچه توجیه داشته باشد سریعاً اقدام می‌کنیم.

❖ درصد خاصی به این بخش اختصاص ن داده‌اید؟ ما درصد خاصی اختصاص ن داده‌ایم و نباید هم درصد خاصی در نظر بگیریم؛ زیرا کل صنایع دریایی را مثل اعضای یک خانواده می‌بینیم که هر یک از اعضای خانواده به نسبت خود هزینه دارند و به فراخور شرایط، وظیفه توزیع منابع را انجام می‌دهیم. تابه‌حال سهمیه‌بندی هم نکرده‌ایم و بنا بر تقاضا، اگر فعالیت تقاضی توجیه داشته باشد، اقدام می‌کنیم.

❖ وزیر صنعت ممنوعیت انجام تعمیرات کشتی در خارج از کشور را اعلام کرده است، آیا امکانات لازم را برای اقدام در داخل کشور داریم؟ چه چیز باعث شده بود ایرانیان تمایل داشته باشند شناورهای خود را در آن سوی مرزها تعمیر کنند؟

ما خوشبختانه ظرفیت مناسبی، چه در تعمیر و چه در ساخت، در کشور داریم؛ البته در ساخت ادعا نمی‌کنیم که مطابق تکنولوژی روز دنیا هستیم. برای رفع نیاز در بخش ساخت، حتماً امکانات کافی داریم، همچنین برای تعمیرات شرکت‌ها، نیروهای توانا و توانمندی داریم. این ظرفیت و پتانسیل از قبل بوده است. بعضی مواقع صرفه اقتصادی ایجاد می‌کند که شناوردار در کشوری دیگر کارش را انجام دهد. وقتی تولیدکننده و تعمیرکننده مشکلاتی داشته باشند، نمی‌توانند خوب سرویس دهند.

❖ درباره این مشکلات توضیح می‌دهید: چه مسئله‌ای باعث می‌شود که فعالان ایرانی به سمت تعمیر کشتی‌ها در کشورهای حاشیه خلیج فارس کشیده شوند؟

نرخ ارز در اقتصاد کشور خیلی اثر می‌گذارد. اگر دلار دو تا سه هزار تومان باشد، برای فعالان داخلی می‌صرفد که برای تعمیر کشتی به کشور دیگری بروند؛ هم یک سفر کاری می‌کنند و هم کشتی تعمیر می‌شود. چنین پشتیبانی خیلی قوی از فعالان صنعتی خودش دارد، بنابراین عملاً به دلیل ارزان‌تر بودن برای ایرانی‌ها که کارخانه‌های بسیار عالی و پیشرفته -با وجود قرار دلار گران می‌شود، سنجه‌های اقتصادی فرد به کار می‌افتد و حتی اگر بخواهد چای هم بخورد، محاسبه می‌کند که قیمت جای در ایران ارزان‌تر است، بنابراین از صرف جای در خارج از کشور خودداری می‌کند. همین اتفاق‌ها در شناورسازی و کارهای دریایی نیز تفسری دارد. گران‌شدن نرخ ارز، شناورساز را که همواره دنبال اقدامات مقرون‌به‌صرفه است، به سمت داخل کشور متمایل می‌کند. وزیر صمت کاملاً درست گفته‌اند؛ برای شناورسازها خیلی بهتر است که در ایران تعمیرات خود را انجام دهند. اگر تعمیرکاری قبل از گران‌شدن نرخ ارز نصف ظرفیت کار می‌کرد، این روزها شرایط بهتری پیدا کرده است. البته ما طرفداری از گرانی ارز نمی‌کنیم و قطعاً باید تعادل ایجاد شود.

❖ چنین اتفاقی با افزایش نرخ دلار رخ داده است؟

بله؛ زیرا دلار اگر پنج برابر شده است، هزینه‌های داخل کشور پنج برابر نشده بلکه هزینه‌های ما دو تا سه برابر شده است. این مسئله سبب می‌شود تمایل به سمت صنایع داخلی بیشتر شود.

❖ خبر رسیده که رقابت برای خروج کشتی‌های غرق‌شده که در زمان جنگ به قعر دریاها رفته‌اند، شروع شده و نوعی بیزینس در این حوزه شکل گرفته است؛ در این زمینه درخواستی برای دریافت تسهیلات داشته‌اید؟

«سلوویج» در خلیج فارس در اولویت نیست؛ چون ممانعی برای تردد ایجاد نکرده است. بیشتر در کارون مشکل داریم. سازمان بنادر متولی اصلی این مسئله است. در دولت یک متولی وجود دارد که برای این کار کافی است. ❖ کسی سراغ شما برای دریافت منابع نیامده است؟ سازمان بنادر به متقاضیان منابع مالی می‌دهد. سازمان بنادر در این رابطه منابع گذاشته است. پیمانکاری می‌گیرد که کشتی را در بریاورد. به نحوی به این افراد دستمزد می‌دهد، بعد کشتی‌های خارج شده از آب را با توجه به مکانیسم‌هایی که دارد، به‌عنوان اموال ملیکی می‌فروشدند. ما به‌های را آنجا فعال نکرده‌ایم. سازمان بنادر متولی دقیق و مستقیم است. ❖ برای تعمیر لنج و قایق‌های صیادی اعتبارات خاصی درنظر گرفته‌اید؟ میزان این اعتبارات چقدر بوده است؟

ما به همه این موارد سرمایه می‌دهیم اما برای اینها سهمیه‌بندی نکرده‌ایم. بنا به تقاضا، توزیع منابع مالی انجام می‌دهیم. ممکن است ۱۰ تا شناور یا لنج بیاید و درخواست تعمیر یا تولید داشته باشد. بستگی به تقاضا دارد. ما وظیفه‌مان خدمات‌رسانی به همه مشاغل

مسئله داریم. البته این را بگویم که ارزش کشتی‌های غرق‌شده مهم نیست؛ مهم این است که این کشتی‌ها راه را نبنندند.

❖ کسی برای دریافت اعتبار سراغ شما نمی‌آید؛ چون سازمان بنادر به آنها اعتبار می‌دهد؟

سازمان بنادر در این رابطه طرح دارد. به خاطر اینکه مسئله مرزی است، باید با عراق توافقاتی کنند. عراقی‌ها هم باید مشارکت کنند. در سطح رؤسای جمهور با طرف‌های عراقی نشست می‌گذارند و مواردی را اعلام می‌کنند تا به دلیل اهمیت موضوع، موانع سیاسی و حاکمیتی آن برداشته شود. این طرح درگیر پول نیست و کسی تسهیلات برای این کار نمی‌خواهد.

❖ صندوق تاکنون چگونه توانسته است سهم اقتصاد دریا را در اقتصاد مقاومتی افزایش دهد؟

همین‌که ما سازندگان داخلی را تقویت می‌کنیم و سوبسید بابت این مسئله می‌دهیم، همچنین کمک می‌کنیم که شناورسازی‌های داخلی فعال شوند، در این مسیر حرکت کرده‌ایم. ما سعی می‌کنیم بودجه بیشتری از دولت بگیریم و در این راه تلاش می‌کنیم. این اقدامات حرکت در مسیر اقتصاد مقاومتی است.

❖ در توسعه سواحل مکران چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

ما ده‌سای یا آقای حقلد، معاون منطقه آزاد چابهار داشتیم. طرحی آمایشی داشتند که چگونه این ساحل فضابندی شده است؛ البته فضابندی نهایی آن زمان آماده نبود که به ما بدهند. گفتند مشاوران در حال کارکردن است و بعدها طرح آمایشی را به ما خواهند داد. باید پیگیری کنیم که طرح آمایشی به چه مرحله‌ای رسیده است. زبن‌پندی‌های مربوط به دریا را قرار بود، آنها کار کنند. هر ارتباطی به دریا مثل گردشگری دریا، کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی در حیطه کاری ما قرار می‌گیرد. اما گام اول را باید کسانی که در دولت هستند مثل خود استاندار و رئیس سازمان بنادر و دریانوردی بردارند. ما تسهیل‌گر هستیم، نمی‌توانیم زمینی را به جایی اختصاص دهیم. هر زمان برنامه‌های آمایشی ابلاغ شد، ما اعلام آمادگی کردیم که می‌توانیم در این زمینه‌ها مشارکت داشته باشیم و بانک‌های آن مناطق را فعال کنیم. یا قرارداد عملیات با بانک‌های آن منطقه ببندیم.

❖ در مکران پروژه‌های متعددی وجود دارد. قرار است اسکله‌های بزرگ ساخته شود و بتروشیمی احداث شود. شما بیشتر در چه پروژه‌هایی مشارکت دارید؟

چیزی که آنجا مطرح شد، این بود که می‌خواهیم یک خط دریایی بین پاکستان و چابهار برقرار کنیم. مسئولان مناطق آزاد شاخه‌ای به نام توریسم زیارتی طرح کرده بودند. می‌گفتند که افراد زیادی به این منطقه مراجعه می‌کنند و از این منطقه به سمت عراق و مشهد می‌روند. قرار بود در مکران امکانات هتلی برای‌شان فراهم شود. ما هم به کمک مشاوران مطالعات گردشگری انجام دادیم و دریافتیم یکی از نقاطی که می‌توان روی آن کار کرد، همان نقطه در چابهار است که بتوانیم گردشگران را سامانی بدهیم. می‌گفتند چنین طرحی خیلی توجیهش بالاست و متقاضی بالایی هم دارد؛ اما می‌توانیم در این خط دریایی وارد شویم. البته بسترسازی‌هایش با سازمان بنادر است.

❖ فکر می‌کنید چه زمانی این خط دریایی به مرحله اجرا برای ورود صندوق توسعه صنایع دریایی برسد؟

در این بخش‌ها باید زمینه را فراهم کنند. باید سازمان بنادر اسکله تخصیص دهد. اسکله‌سازی شود و ما در بخش کشتی‌ها کمک کنیم.

❖ حمایت صندوق توسعه صنایع دریایی برای ساخت انواع شناور فقط معطوف به شناورهای کوچک می‌شود یا اینکه در ساخت کشتی‌های بزرگ و نفت‌کش هم مشارکت می‌کنید؟

ما در زمینه ساخت کشتی‌های بزرگ و نفت‌کش هم فعالیت داریم. هم وظیفه‌مان است و هم اقداماتی در این حوزه انجام داده‌ایم. برای ساخت همکاری می‌کنیم؛ اما بیشتر در تعمیرات فعالیت داشته‌ایم. شرایط اقتصادی ایجاد نمی‌کند که کسی خودش صد میلیارد تومان آورده داشته باشد و از ما هم بخواهد منابع مالی بگیرد و شناور بسازد.

اگر کسی بخواهد شناور بسازد، ما محدودیتی قائل نشدیم و یارانه‌دادن به سازندگان را هم انجام می‌دهیم و فقط این مسئله معطوف به شناورهای کوچک نیست؛ اما از آنجا‌که فقط فعالیت‌های مرتبط با شناورهای کوچک میسرتر است، معطوف به این حوزه شده‌ایم؛ مثل یک خانه کوچک که فروش‌رفتنش از خانه بزرگ

راحت‌تر است. در صنایع دریایی هم چنین شرایطی تسری داشته و شناورهای کوچک راحت‌تر تولید و معامله می‌شوند. لذا به سبب متقاضی که ما داریم کمتر در حوزه کشتی‌های بزرگ فعال بوده‌ایم؛ اما این مسئله به خاطر اولویتی که گذاشته‌ایم، نبوده است.

❖ سازنده کشتی بزرگ در ایران داریم؟ چرا این سازندگان متقاضی دریافت تسهیلات از صندوق نیستند؟

ما سازنده کشتی بزرگ در ایران داریم. همان‌طور که گفتیم سازندگان کشتی‌های بزرگ پول کافی ندارند. البته ما خوشبختانه از نظر ظرفیت حمل سومین یا چهارمین کشتی‌رانی دنیا را داریم. صندوق درحال‌حاضر بیشتر در تعمیر کشتی دخیل است. البته پاسخ بخشی از سؤالات شما به سازمان بنادر بازمی‌گردد که کاملاً از ما جداست و تحت نظر وزارت راه و شهرسازی مدیریت می‌شود.

❖ شما تسهیلات به صنایعی می‌دهید که وابسته به سازمان بنادر هستند. این مسئله مشکلی در سیاست‌گذاری ایجاد نمی‌کند؟

ما بنا به درخواست متقاضی، خدمات ارائه می‌دهیم. هرکس که به ما مراجعه کند، بنا به موضوع به آن خدمات می‌دهیم. صندوق ما خیلی نوابست. خیلی شناخته‌شده نیست. شاید خیلی از شناوردارها صندوق اطلاع نداشته باشند که صندوق تسهیلات می‌دهد. صنایع طایع سال است که پولی در حد کارهای دریایی برای توزیع در اختیار دارد. اگر شناورداری به ما مراجعه کند، صرفاً به دلیل اینکه شناور دارد، قطعاً به او تسهیلات خواهیم دادیم. ما حتی به ملیت هم توجهی نداریم.

❖ یعنی شما به ملیت‌های دیگر هم وام می‌دهید؟ علاوه بر منظر فوق، نگاه دیگر تجدیدکننده جایگاه علم آمار این است که برخی صاحب‌منصبان با اشاره به گسترش سامانه‌های اطلاعاتی مبتنی بر فناوری اطلاعات چنین استدلال می‌کنند که در این شرایط دیگر آمار (که از نگاه آنها همان آماریگری و گردآوری اطلاعات است) نمی‌تواند جایگاهی داشته باشد و در لحظه می‌توان به آمارهای «ذی‌نی‌منا» (آمارهای مستخرج از داده‌هایی که در فرایند ارائه خدمت و در لحظه ارائه خدمات ثبت می‌شوند) دست یافت. این اما فقط بخشی از واقعیت است راه‌اندازی هر سامانه اطلاعاتی بدوا به شناخت فرایندهای مرتبط این اما فقط بخشی از واقعیت است راه‌اندازی هر

و همچنین نقاطی نیاز دارد که می‌توان در آنها اطلاعات مورد نیاز را با «روایی و پایایی قابل قبول» استخراج کرد و برای تهیه آمار‌های مدنظر به کار گرفت. بدون اشراف کامل بر یک فرایند منجر به تولید آمار، راه‌اندازی سامانه‌های اطلاعاتی جز هدردادن هزینه‌ها نخواهد بود و آمارشناسان آشنا به فرایندهای نیازمند مکانیزه‌شدن باید جزء هسته اصلی گروه‌های کارشناسی مجری راه‌اندازی سامانه‌های اطلاعاتی باشند و از ابتدا یعنی مرحله طراحی منشورهای اجرایی آن سامانه‌ها تا انتها که کنترل صحت خروجی‌های آماری آنها است، نظارت داشته باشند تا خروجی‌هایی واقعی از سامانه‌ها حاصل شود. هر قلم آماری به یک تعریف مشخص جامع و مانع نیاز دارد که بدون ارائه آن ارائه‌کرد آمار بنیانی ندارد و مقوله‌هایی از این‌دست همچنان نیازمند مذاقه असوی کارشناسان آمار است. سامانه‌های اطلاعاتی و گزارش‌سازهای آماری فقط در صورتی می‌توانند به صورت مکانیزه و مجزا از دخالت انسانی (یک کارشناس آمار) آمارهایی قابل اعتماد ارائه دهند که در چارچوب یک «نظام جامع آماری» همه زوایای آمار‌های مدنظر در آنها دیده شود.

تاکتسون دوبار برای طرح‌های فراساحلی که می‌خواستند سکو‌ها به آب بیفتند و پیمانکار مشکل داشت، سرمایه در گردش تأمین کرده‌ایم. می‌دانید که در بحث سرمایه در گردش، در مواقعی که پول‌هایی که کارفرما داده است، برای انجام کار کافی نیست و پیمانکار نمی‌تواند وارد فاز بعدی شود که منابع درآمدی داشته باشد، نیاز به تأمین سرمایه در گردش پیدا می‌کند. در این مواقع از ما وام می‌گیرد تا ضمن انجام کار و ورود به مرحله بعدی، بتواند پول خود را از کارفرما وصول کرده و با ما تسویه کند.

❖ تسویه‌ها به موقع انجام می‌شود؟ بله، خوشبختانه ما تاکنون مشکلی نداشته‌ایم و سرمایه در گردش یکی از وام‌های ماست که به موقع تسویه می‌شود.

❖ چقدر صندوق تسهیلات معوق دارد؟ امکان دارد که وام بدهید و افراد آن را به شما پس ندهند؟ معوقات ما بسیار کم است. ما با بانک عامل کار می‌کنیم. بانک عامل مسئول وصول منابع است؛ با توجه به کارشناسی‌هایی که می‌شود، معمولاً مشکلی پیش نمی‌آید. ضمن اینکه مراجعه‌کنندگان ما کسانی هستند که کالای باارزشی مثل کشتی و سکو در اختیار دارند؛ بنابراین معوقات آنها بالا نیست و البته صفر هم نیست. گاهی معوقات با چند ماه تأخیر پرداخت می‌شود. باید بگویم که هیچ معوقه مستقیمی نداریم و معوقه غیرمستقیم (یعنی چیزی که در تعهد ما نباشد ولی ما معرفی کرده باشیم و او بعهده‌ی کرده باشد، بدون اینکه ما ضمانتی کرده باشیم) هم بسیار کم است. بانک به قدری ضمانت می‌گیرد که برای فرد نمی‌صرفد معوقه داشته باشد.

❖ با توجه به اینکه فشت استان ساحلی داریم و پتانسیل توسعه سواحل زیاد است اما در عمل شاهد توسعه مطلوب نیستیم، اعتبارات صندوقی که می‌خواهد با منابع مالی اش امکانی برای توسعه سواحل ایجاد کند، کافی بوده است؟

همان‌طورکه گفتیم، اعتبارات کافی نبوده است. ما ظرفیت‌های فراگیری برای هزینه‌کردن داریم. امیدواریم شرایط بهبود یافته و به این صندوق بیشتر توجه شود تا به ما بودجه بیشتری بدهند و ما بتوانیم خدمات خود را گسترده‌تر کنیم.

❖ درخواستی برای افزایش بودجه داشته‌اید؟

مکراً این کار را انجام داده‌ایم. منتها در شرایط فعلی محقق‌کردن درخواست‌های ما عملی نشده

یادداشت

به مناسبت روز آمار

احسان رزاقی ـ دانش آموزخه رشته آمار

● از زمانی که در نیمه دوم دهه ۷۰ شمسی در دانشگاه صنعتی اصفهان دانشجوی مقطع کارشناسی رشته آمار بودم و کسی از هم‌دوره‌ای‌ها به دکتر علی همدانی، استاد برجسته و مدیریت‌گروه آمار دانشگاه، پیشنهاد تعیین روزی به نام آمار را داد که اندکی بعد با پیگیری‌های مجدانه دکتر همدانی در انجمن و مرکز آمار ایران روز اول آبان هر سال در تقویم‌ها به نام «روز آمار و برنامه‌ریزی» نام‌گذاری شد، بیش از دو دهه می‌گذرد. آن هم‌دوره‌ای اما خود بعدها عطای آمار را به نقاشی بخشید و ترجیح داد خرقهٔ تجارت سنگ‌های ساختمانی و صادرات آنها به برخی کشورهای اروپایی را به تن کند. شاید روزی همه ما آمار‌خوان‌ها به تناسب علایق و توانمندی‌هایمان مجبور به چرخشی مشابه در مسیر خود شویم که قصه امروز آمار در کشور ما و به‌کارگیری آن در برنامه‌ریزی‌ها و ارزیابی عملکرد‌ها قصه‌ای است تلخ. در تیرماه امسال یک مقام دولتی اظهار کرد که «آتش سوزی در جنگ‌های کشور نسبت به‌مدت مشابه سال گذشته حدود ۱۳۰ درصد کاهش یافته است» (خبرگزاری ایرنا، ۱۲ اردیبهشت ۱۳۹۸) و کسی هم نپرسید که ایها الناس عدد آتش‌سوزی‌های سال گذشته چند مورد بوده و به چند مورد رسیده که این کاهش معادل ۱۳۰ درصد شده و چگونه یک عدد که حداقل آن صفر است، می‌تواند به میزان بیش از صد درصد تنزل یابد؟ چراکه او مدبری است که به دنبال توجیه عملکرد خود و مجموعه‌اش با بهره‌گیری از آمار است و از دید بسیاری از مدیران، آمار اگر هم کاربردی داشته باشد، همین است نه بیشتر.

علاوه بر منظر فوق، نگاه دیگر تجدیدکننده جایگاه علم آمار این است که برخی صاحب‌منصبان با اشاره به گسترش سامانه‌های اطلاعاتی مبتنی بر فناوری اطلاعات چنین استدلال می‌کنند که در این شرایط دیگر آمار (که از نگاه آنها همان آماریگری و گردآوری اطلاعات است) نمی‌تواند جایگاهی داشته باشد و در لحظه می‌توان به آمارهای «ذی‌نی‌منا» (آمارهای مستخرج از داده‌هایی که در فرایند ارائه خدمت و در لحظه ارائه خدمات ثبت می‌شوند) دست یافت. این اما فقط بخشی از واقعیت است راه‌اندازی هر سامانه اطلاعاتی بدوا به شناخت فرایندهای مرتبط این اما فقط بخشی از واقعیت است راه‌اندازی هر و همچنین نقاطی نیاز دارد که می‌توان در آنها اطلاعات مورد نیاز را با «روایی و پایایی قابل قبول» استخراج کرد و برای تهیه آمار‌های مدنظر به کار گرفت. بدون اشراف کامل بر یک فرایند منجر به تولید آمار، راه‌اندازی سامانه‌های اطلاعاتی جز هدردادن هزینه‌ها نخواهد بود و آمارشناسان آشنا به فرایندهای نیازمند مکانیزه‌شدن باید جزء هسته اصلی گروه‌های کارشناسی مجری راه‌اندازی سامانه‌های اطلاعاتی باشند و از ابتدا یعنی مرحله طراحی منشورهای اجرایی آن سامانه‌ها تا انتها که کنترل صحت خروجی‌های آماری آنها است، نظارت داشته باشند تا خروجی‌هایی واقعی از سامانه‌ها حاصل شود. هر قلم آماری به یک تعریف مشخص جامع و مانع نیاز دارد که بدون ارائه آن ارائه‌کرد آمار بنیانی ندارد و مقوله‌هایی از این‌دست همچنان نیازمند مذاقه असوی کارشناسان آمار است. سامانه‌های اطلاعاتی و گزارش‌سازهای آماری فقط در صورتی می‌توانند به صورت مکانیزه و مجزا از دخالت انسانی (یک کارشناس آمار) آمارهایی قابل اعتماد ارائه دهند که در چارچوب یک «نظام جامع آماری» همه زوایای آمار‌های مدنظر در آنها دیده شود.

بازتاب

اتصال کارت سوخت به کارت بانکی بدون سهمیه‌بندی بی‌معناست

● روزنامه «شرق» در گزارشی به تاریخ روز یکشنبه ۲۸ مهرماه ۹۸ با عنوان «معاون وزیر ارتباطات ماجرای توقف اتصال کارت سوخت به کارت بانکی را تشریح کرد/ شاید منفععی در کار است، به موانعی اشاره می‌کند که سد راه اتصال کارت سوخت به کارت بانکی است. در همین ارتباط شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران که مسئولیت اجرای برنامه استفاده از کارت هوشمند سوخت شخصی را برعهده دارد، به اطلاع هم‌وطنان عزیز می‌رساند:

«طرح اتصال کارت بانکی به کارت سوخت شخصی زمانی می‌تواند قابلیت‌فعالیت و استفاده داشته باشد که موضوع دترخی‌شدن سوخت و سهمیه‌بندی آن مطرح باشد؛ اما مطابق با تصمیمات و دستورات مقامات ارشد کشور صرفاً استفاده از کارت سوخت هوشمند شخصی در دستور کار قرار گرفته و شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی صرفاً مجری برنامه‌ای ابلاغی است. تأکید می‌شود وزارت نفت و شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی و مجموعه کارکنان تلاشگر و زحمتکش آن، با تلاش شبانه‌روزی و به جهت حفظ منافع و منابع ملی و پیشگیری از قاچاق و سوءاستفاده از کارت‌های سوخت شخصی هم‌وطنان عزیز اقدامات بسیار گسترده‌ای در جهت احیای مجدد کارت سوخت شخصی کرده و مجدداً پی‌ادآور می‌گردد اتصال کارت بانکی به کارت سوخت شخصی صرفاً در زمان قابلیت اجرا خواهد داشت.