

خودکار از زوری پیشخوان بانک برداریم!

در بانکداری الکترونیک چه می‌گذرد؟



حامد اکبری، پژوهشگر سیاست‌گذاری دولت الکترونیک

● روزهای ابتدایی سال ۹۷، بعد از تعطیلات نوروز، فرصت مناسبی بود تا به‌دور از هیاهو و ازدحام بانک‌ها و ترافیک خیابان‌ها، برای انجام چند فقره فعالیت بانکی به چند بانک مراجعه کنم که به‌عنوان یک شهروند و پژوهشگر حوزه دولت الکترونیک و حوزه فناوری‌های مالی (Fintech)، تجربه چندساعته‌ام از حضور در شعب چند بانک پایتخت را با خوانندگان محترم و احتمالا سایر سیاست‌گذاران و دلسوزان کشور به اشتراک می‌گذارم. وظیفه این یادداشت اشاره به فرآیندهای ساده بانکی و تحلیل سطح خدمات‌رسانی بانکداری و دولت الکترونیک در ابتدای سال ۹۷ است. آنچه حیرت‌آور و محل نظر و تأمل جدی است، عقب‌افتادگی و ناکارآمدی و ابهام و گیجی فرآیندهای بانک‌ها به‌عنوان یکی از پیشروترین حوزه‌ها در موضوع فناوری اطلاعات و بخش خصوصی است. دلیل این پیشروبودن را می‌توان سودآوربودن مستقیم فعالیت‌های بانکی دانست که باعث شده بانک‌ها همواره در به‌روزرسانی خدمات، تجهیزات و سیاست‌های خود مصمم و سریع باشند. جالب است بدانید که بانک‌ها جمعا چند سرویس مشخص و محدود به شهروندان ارائه می‌دهند و مابقی ادمنیستریشن بانکی، مسئول پشتیبانی از اجرا و ادامه فرایندهای همان چند سرویس است. تحقیقات نگارنده نشان می‌دهد اعمال سیاست‌های مرتبط با الکترونیکی‌کردن و مجاری‌سازی شبکه بانکی کشور، بیشتر در حوزه‌های پشتیبانی و ادمنیستریشن و مرتبط با داخل شبکه بانکی کشور است و هنوز این ظرفیت‌ها و بهینه‌سازی‌ها برای مردم و مراجعان بانک فعال نشده یا کمتر برآورده شده است.

حال آنکه منطق عمومی کارها در فضای فناوری اطلاعات و مجاری‌سازی، چندان باهم متفاوت نیست. آسیب‌شناسی و تحلیل چرایی این تفاوت سطح الکترونیکی‌شدن در قسمت‌های مختلف شبکه بانکی از وظایف این یادداشت خارج است ولی به اجمال می‌توان متوجه شد که آنچه برای بانک‌ها و شبکه بانکی سودآور بوده است یا سودآوری بیشتر و مستقیمی داشته در فضای ادمنیستریشن بانکی دیده شده و بهینه‌سازی و الکترونیکی‌سازی با راهکارهای نوین بانکی در ارتباط با مراجعان بانکی گویی ده‌ها سال از فضای عمومی شبکه بانکی عقب‌تر است. البته فناوری‌های مالی موسوم به فین‌تک‌ها برای مشتریان بانک‌ها و شهروندان در قالب انواع اپلیکیشن‌های فناوری‌های مالی، از جمله کوشش‌های بخش خصوصی است که پیشرفت‌های بسیار زیاد و پرشتابی داشته که البته مطلوب هم هست. آنچه مسلم است این است که بانک‌ها چندان تلاشی برای بهینه‌سازی خدمات مرتبط با شهروندان و مشتریان خود نکرده‌اند و بخش خصوصی با کشف ظرفیت سودآوری در فین‌تک‌ها و خدمات فناوری‌های مالی، اقدام به طراحی محصولات و خدمات مختلف بانکی و ارائه به شهروندان و دریافت هزینه این خدمات از مردم کرده است؛ به‌عبارت‌دیگر بانک‌ها جز در مواردی که نتوانسته‌اند سودآوری یا صرفه‌جویی مستقیم داشته باشند، اقدام مؤثری برای استفاده از ظرفیت بانکداری الکترونیک انجام نداده و بانکداری الکترونیک را به ثبت و ارتباط فعالیت‌های بانکی به صورت الکترونیکی تقلیل داده و خبری از بانکداری الکترونیک به معنای مورد توافق بین‌المللی نیست. به عقیده نگارنده بانکداری الکترونیک کل زنجیره ادمنیستریشن و خدمات بانکی را شامل شده و هدف مشخص آن، غیرحضوری‌کردن اخذ و پشتیبانی خدمات بانکی است.

اما تجربه نگارنده از حضور در شعبات چند بانک:

یکی از ساده‌ترین و فعالیت‌های مرسوم بانک‌ها که به‌نوعی فلسفه وجودی بانک و وجود شعبات در شهرها است و شبکده بانکی را به بانک‌ها از آن سود مستقیم می‌برند، افتتاح حساب است. فرآیند افتتاح حساب و فعال‌کردن خدمات مرتبط با آن حساب، اعم از دریافت عابربانک و فعال‌کردن خدمات موبایلی و اینترنتی آن به شرح زیر است که به‌صورت جزئی در بانک‌های مختلف با هم متفاوت یا تقدم و تأخر آن به‌نوعی دیگر است.

شما برای افتتاح حساب باید در ساعت اداری به شعبه بانک مورد نظر مراجعه کرده و در صف قرار بگیرید و بعد از رسیدن نوبت خود تقاضای افتتاح حساب کنید.

مدارک مورد نیاز و حداقل وجه لازم به شما اعلام می‌شود که در صورت همراهداشتن آنها می‌توانید فرآیند را آغاز کنید. شایان ذکر است که اگر پول نقد همراه نداشته باشید باید از شعبه خارج شده و از عابربانک پول نقد دریافت کرده و بازگردید و همچنین اگر مدارک مورد نیاز اعم از کارت ملی یا همراه نداشته باشید، به‌هیچ‌وجه نمی‌توانید فرایند افتتاح حساب را ادامه دهید. حتی اگر در همان بانک و حتی همان شعبه حساب داشته باشید!

به‌عنوان پژوهشگر دولت الکترونیک از همین دو مرحله می‌توانم نتایج زیادی بگیرم. اولاً اینکه شبکه بانکی و بانکداری الکترونیک به‌هیچ‌عنوان مجهز به مکانیسم احراز هویت و راستی‌آزمایی اطلاعات غیرحضورنی نیست. ثانیاً شبکه بانکی به‌تکمیل اطلاعات فرم‌ها درخواست دریافت خدمات بانکی به‌صورت غیرحضورنی مانع‌تراشی کرده است. این موضوع در لزوم ارائه اصل کارت ملی و وجه نقد کاملاً مشخص است. گفتنی است که ادعای راستی‌آزمایی اطلاعات هویتی از طریق وب‌سرویس‌های ثبت‌احوال در فرآیندهای بانکی محل تردید جدی است؛ دلیل این تردید این است که اگر امکان و ظرفیت دریافت اطلاعات هویتی افراد وجود داشت، دیگر نیازی به تکمیل اطلاعات فرم‌ها درخواست افتتاح حساب و احراز هویت نبود. این فرم‌ها که قاعدتاً بنابر آئین‌نامه‌های بانکی و جزئی از فرایندها هستند، به‌شکل‌های مختلف به اطلاعات شما نیاز داشته که باید همه فرم‌های مورد نظر را به وقت پر کنید. این اطلاعات اعم از نام و نام خانوادگی، شماره شناسنامه، محل و زمان تولد، شماره سربال شناسنامه و کدملی و آدرس و کدپستی و تلفن ثابت و همراه است که به‌دفعات در چند فرم مختلف پر خواهید کرد که اگر وب‌سرویس از سمت ثبت احوال یا خود بانک یا مجموعه دیگری ارائه می‌شد، این‌س حجم از پرکردن بی‌فایده و تکراری اطلاعات در فرم‌های متعدد هیچ وجهی نداشت.

در بعضی از بانک‌ها برای احراز هویت و تأیید آدرس شما این کارها متوقف به ارسال نامه بانک به آدرسی است که ارائه می‌کنید. در این روش بانک مورد نظر برای تأیید آدرس شما یک پاکت در بسته نامه را به آدرس منزل شما ارسال می‌کند که معلوم نیست اساسا چه فایده‌ای دارد و اگر فایده دارد چه تضمینی وجود دارد که مراجع بانک، آدرس واقعی منزل خودش را بدهد. (نگارنده برای آزمایش این موضوع، آدرس جای دیگری را وارد کرده و هیچ مشکلی هم پیش نیامد!)

ادامه یکشنبه آینده

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از طرح پیشنهاد مدیریت یکپارچه سواحل مکران در کارگروه سواحل و بندار شورای امنیت خبر داد

شورای امنیت ملی جانشین وزارت دفاع می‌شود

شکوفه حبیب‌زاده؛ مدیریت یکپارچه سواحل مکران بارها از سوی چند مقام ارشد کشوری از جمله اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور، در قالب کارگروهی خارج از وزارت دفاع که اکنون متولی توسعه این سواحل است، مطرح شده است. از آنجاکه این بخش یکی از مهم‌ترین بخش‌های توسعه‌ای کشور مطابق با برنامه توسعه ششم شناخته شده و از سوی مقام معظم رهبری بارها بر توسعه آن تأکید شده است، شیوه اداره آن برای جذب سرمایه خارجی بسیار مورد توجه قرار می‌گیرد. بر همین اساس، محمد راستداد، مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی ایران، در گفت‌وگو با «شرق»، بر این نکته تأکید می‌کند که «... در جلسات کارگروه مدیریت ساماندهی سواحل و بندار و جزایر کارویژه مرز شورای امنیت که در سازمان بندار برگزار می‌شود، تقریباً همه اعضا بر این مسئله اتفاق نظر دارند که باید قالبی ایجاد شود که بتواند این موضوع (توسعه سواحل مکران) را بهتر مدیریت کند. نظری که کارگروه داشت و پیشنهاد داد، این بود که کارگروهی که متولی سواحل کشور است، براساس وظایفی که دارد تولید سواحل مکران را هم برعهده داشته باشد و کار در این قالب ادامه پیدا کند... پیشنهاد کارگروه این بوده که کارگروه سواحل و بندار شورای امنیت ملی بتواند تولید توسعه سواحل مکران را هم برعهده داشته باشد». موضوع دیگری که در این گفت‌وگو مورد چالش قرار گرفت، ابهامات مزایده فاز یک و دو بندر شهید رجایی بود. راستاد در این گفت‌وگو از تغییر مسیر مزایده به مذاکره خبر داد و اعلام کرد پیش‌تر این موضوع با شرکت‌کنندگان در مزایده در میان گذاشته شده بود. به گفته او، این تغییر مسیر براساس صلاحیت شرکت‌کنندگان برای اپراتوری بندر شهیدرجایی صورت گرفته و در این بین، دو شرکت بتا و سینا، دو شرکت وابسته به وزارت دفاع و بنیاد مستضعفان، توانستند حائز صلاحیت شوند.

مطلع هستید که مزایده اپراتوری بندر شهید رجایی پنج شرکت‌کننده داشته است. در صحبت با منابع آگاه متوجه شائبه‌هایی شدم درباره اینکه چرا بتا و سینا انتخاب شدند. گفته می‌شد مزایده برگزار شده اما تشریفات انجام نشده است. منتقدان می‌گویند پاکات مزایده با وجود دریافت، باز نشده و مراحل گشایش پاکات یا اعلام نتایج طی نشده است. به‌طور مشخص سس‌ولام از شما این است، برای شفاف‌سازی بگویید آیا نامه‌ای وجود دارد که نشان دهد جلسه بازگشایی چه زمانی بوده؟

سازمان بندار و دریانوردی برای واگذاری پایانه‌های بندری در قالب قراردادهای اپراتوری یا سرمایه‌گذاری مخیر است که از طریق تشریفات مزایده‌ای یا مذاکره، کار را انجام دهد. ماده ۳۱ آیین‌نامه معاملات سازمان بندار و دریانوردی ما را مخیر می‌کند که واگذاری اراضی بندری را در قالب قراردادهای اپراتوری یا سرمایه‌گذاری به صورت مذاکره با سرمایه‌گذاران و اپراتورها انجام دهیم منتها در رابطه با پایانه‌های شماره یک و دو بندر شهید رجایی، فرایند طولانی‌ای برای واگذاری این پایانه‌ها در قالب مزایده انجام شده و چند مرحله سال‌های قبل هم منجر به ابطال مزایده شده بود.

چند مرحله؟

یک بار در سال ۸۸ با ۸۹ خاطرم هست. عملاً در این سال‌ها این دو پایانه، مهم‌ترین پایانه کانتینری کشور محسوب می‌شدند که واگذاری آنها به‌صورت قراردادهای کوتاه‌مدت انجام می‌شد؛ یعنی چارچوب سرمایه‌گذاری‌اش مشخص نبود و قالب بلندمدت منسجمی برایش تعریف نشده بود تا اینکه تشریفات مزایده انجام شد. در مزایده‌ها، قبل از گشایش پاکات باید ارزیابی کیفی انجام شود. ارزیابی از این بابت که اپراتورها با توجه به حجم و نوع فعالیت، امتیازی که کسب می‌کنند منجر به احراز توانمندی‌های لازم برای اپراتور پایانه‌ها باشد. کمیسیونی که بررسی‌ها را انجام داده بود قبل از گشایش پاکات و قیمت، به این نتیجه رسیده بود که از نظر کیفیت، فقط اپراتورهای بتا و سینا قابلیت واگذاری پایانه را دارند. در آن زمان، طبیعتاً مفهومی نداشت که در قالب مزایده کار را ادامه دهیم. این موضوع در قانون هم پیش‌بینی شده است.

پس چرا فراخوان مزایده داده بودید؟

خب طبعاً سازمان هدفش واگذاری به صورت مزایده بود ولی براساس مستندات جمع‌آوری‌شده و به‌صورت مصداقی به این نتیجه رسیدیم که وضعیت از نظر کیفیت اپراتورهای بالقوه به چه صورت است. درنتیجه عملاً دو اپراتور را داشتیم که قابلیت راهبری این دو پایانه را می‌توانستند داشته باشند. در این مرحله، از آیین‌نامه معاملات سازمان بندار و دریانوردی استفاده و در قالب مذاکره با این دو اپراتور قرارداد پنج‌ساله اپراتوری‌ش منعقد شد.

پس پاکات باز نشد؟

خیر پاکات قیمت باز نشد. از طرف دیگر تغییراتی در قرارداد به وجود آوردیم که نمی‌توانستیم مزایده را ادامه دهیم. مبنای مزایده براساس سرمایه‌گذاری بود. با توجه به اینکه عمده سرمایه‌گذاری پایانه در سازمان بندار از زیربنا، رونما و تجهیزات انجام داده بود، تصمیمی که در هیئت عامل جدید سازمان گرفته می‌ای بود که وقتی سرمایه‌گذاری را کاملاً خودمان انجام داده‌ایم، فقط باید اپراتوری را واگذار کنیم. بنابراین فرمت قرارداد هم تغییر کرد. یعنی الگو و میزان سرمایه‌گذاری که در قرارداد و تشریفات مدنظر بود تبدیل به قرارداد پنج‌ساله‌ای شد که عمده‌ا اپراتوری است و سرمایه‌گذاری محدودی دارد و چون سرمایه‌گذاری انجام دادیم قالب کار عوض شد و آن زمان پیش‌بینی شده بود که بهره‌برداری پایانه تا حدود ۱۰ سال به اپراتور سپرده شود و با پس اپراتوری به زمان‌بندی پنج‌ساله رسیدیم. بر این اساس مدل مالی جدیدی هم با توجه به اینکه میزان سرمایه‌گذاری بسیار خصوصی کاهش پیدا کرد و ثقل کار اپراتوری شد، تنظیم شد. بنابراین همه اینها تغییراتی بود که در خط‌مشی واگذاری دو پایانه ایجاد شد. از آنجاکه سال‌ها بود همه دنبال تعیین‌تکلیف نوع و نحوه واگذاری این دو پایانه بودند، در ابتدای سسه‌سالیم هم این وعده را دادیم. همان روز اول وعده دادم در مدت سه‌ماه این کار را تعیین‌تکلیف خواهیم کرد و خوشبختانه با همتی که در سازمان بندار بود، توانستیم این کار را انجام دهیم. نکته مثبت واگذاری این است که زمینه را برای توسعه نحوه راهبری و سرمایه‌گذاری در قرارداد باز گذاشتیم؛ یعنی اگر احتیاج به سرمایه‌گذاری‌های تکمیلی داشته باشیم، می‌توانیم قرارداد را از نظر زمانی و مدل مالی به‌روز کنیم. خوشبختانه در همین مدت کوتاه هم مشارکت خارجی توانمنددی برای پایانه شماره ۲ در حال جذب است که احتمالاً منجر به سرمایه‌گذاری بیشتری در این پایانه خواهد شد.

مربوط به کدام کشور است؟

کشور عمان.

در برنامه‌ای که برای واگذاری فازهای ۲ و ۳ به بتا و سینا در بندر شهیدرجایی در نظر گرفته شده بود و آقای آخوندی هم حضور داشتند، همچنان بر عنوان برنده مناقصه تأکید می‌شد. اگر قرار بود روش واگذاری، مذاکره باشد، چرا اعلام نکردید؟

اقتصاد

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از طرح پیشنهاد مدیریت یکپارچه سواحل مکران در کارگروه سواحل و بندار شورای امنیت خبر داد



توانستیم بازار را از آنها بگیریم و قطر وقتی از بازار منطقه خارج شده بود، ما باز هم توانستیم جایگزین قطر شویم.

قطری‌ها بندر حمد (بندر بزرگ کانتینری) را با حدود هفت میلیارددلار سرمایه‌گذاری به بهره‌برداری رسانده و عملاً محدودیتی برای جذب کشتی‌های لائری نداشتند. تقریباً همه‌زمان با محدودیتی که برای آنها رخ داد، این اتفاق افتاد. ما از سال ۱۳۸۱-۱۳۸۲ واگذاری پایانه‌های بندری را به بخش خصوصی و اپراتورهای بزرگ و کوچک شروع کردیم. کالای عمومی، قله، کانتینری همه در روند تکاملی پیشرفت قرار داشتند و مطمئناً دانش و تجربه و مدیریت پایانه‌های بندری و کانتینری، توانمندی‌ای که الان در بخش داخلی خصوصی وجود دارد و ۱۵،۱۰ سال قبل قابل مقایسه نیست. آنها توانستند عملکرد عملیاتی و نرم‌ها را ارتقا دهند. از نظر نرم‌های بندری در پایانه‌های کانتینری عملاً هیچ محدودیتی نداریم، چون نرم‌افزارها و سخت‌افزارهایمان شامل زیربناها، روباتها و تجهیزات و نرم‌افزارهای عملیات تریمینال با رقبای منطقه‌ای تفاوتی ندارد. حتی اخیراً در بندر چابهار هم با وجود نواقص، توانستیم نرم خوبی را در رابطه با کشتی‌های کانتینربر حامل کالای ترانزیتی هندوستان به افغانستان داشته باشیم. بنابراین باید اجازه دهیم سرمایه‌گذاران و اپراتورهای بندری روند تکاملی خودشان را مثل قبل طی کنند کمالینکه اگر اینها را کنار بگذاریم و بگوییم به‌واسطه روند رشدتان قابل‌پذیرش نیستید، یعنی ظرفیتی رو به رشد را عملاً کنار گذاشته‌ایم که روش مطلوبی نیست. باید دید چنانچه درباره بازاربایی یا کشتی و کالا تقصیه‌ای داریم چه میزانی سهم اپراتور است. در تجارت و حمل‌ونقل دریایی معادلات گسترده‌ای وجود دارد. مطمئناً چیزی که از اپراتورهایمان انتظار داریم این است که با حداقل هزینه و بهترین عملکرد بتوانند به خطوط کشتی‌رانی سرویس بدهند.

منظور من نفی ظرفیت‌ها نبود. در سال‌های گذشته از تمام ظرفیت‌ها در فازهای ۱ و ۲ استفاده نشده و الان در حال کلیدزدن فاز ۳ هستیم.
در اسفندماه زیرساخت‌های پایانه شماره ۳ کانتینری بندر شهیدرجایی را به پیمانکار داخلی واگذار کردیم؛ مشارکت کولهام و پاسر تکتو. این دو شرکت داخلی کارهای اجرایی فاز ۳ را انجام می‌دهند.
از اسفندماه زیرساخت‌های پایانه شماره ۳ کانتینری بندر شهیدرجایی را به پیمانکار داخلی واگذار کردیم؛ مشارکت کولهام و پاسر تکتو. این دو شرکت داخلی کارهای اجرایی فاز ۳ را انجام می‌دهند.

سؤال من این است که وقتی آن دو فاز تکمیل نشده، فاز ۳ را کلید می‌زنید؟
در کنار شروع عملیات اجرایی فاز ۳ در حال تجهیز فاز ۲ هستیم. یعنی ۱۲ جرتقیل دروازه‌ای کشتی به ساحل را روی پایانه شماره ۲ نصب می‌کنیم و ۱۵ جرتقیل دروازه‌ای محوطه‌ای (RTG) را در مراحل مونتاژ و نصب می‌کنیم. یعنی پایانه تجهیزشده کامل را تا نیمه سال ۹۷ خواهیم داشت. بنابراین اول باید از نظر تجهیزاتی، قابلیت کامل برای جذب کشتی و کالا در بندر را داشته باشید تا ادعا کنید ظرفیتی وجود داشته و استفاده نشده است، در حالی‌که الان جرتقیل در حال مونتاژ است. از طرف دیگر پیش‌بینی ما برای تکمیل مراحل فاز ۳، حداقل سه سال است. ضمن اینکه قراردادی که با حدود ۸۰۰ میلیارد تومان منعقد شد، فقط زیرساخت است، یعنی اسکله و محوطه‌ها، رونها و تجهیزات در قالب قرارداد اپراتوری و سرمایه‌گذاری به مشارکت داخلی- خارجی داده خواهد شد. در کنار آن برای پذیرش بالاترین نسل کشتی‌های کانتینربر، به افزایش ظرفیت دسترسی دریایی احتیاج داریم. یعنی برای فاز ۳، بسته‌ای حدود دو هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری نیاز است تا کاملاً به بهره‌برداری برسد. مسئله

مهم بعدی اینکه به دنبال بازارهای ترانشیزی و ترانزیتی برای بندر شهیدرجایی هستیم و یکی از راهبردهای افزایش رقابت‌پذیری بندر این است که از نظر زیرساخت و ظرفیت قابلیت رقابت با بندر جوم‌جوارا داشته باشید. بنابراین سازمان بندار نمی‌تواند روند ایجاد ظرفیتش را به بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌ها ایجادشده موکول کند. با همین رویکرد است که سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها در پایانه شماره ۳ را شروع کرده و امیدواریم روند بهره‌برداری از پایانه ۲ و استفاده از ظرفیت‌ها به گونه‌ای باشد که بتوانیم سرمایه‌گذاری موردنیاز در قالب مشارکت داخلی- خارجی را در زمان مناسب برای رونها و تجهیزات فاز ۳ جذب کنیم.

در آخرین همایش دریایی کشور، بحثی کلامی بین آقای آخوندی و سردار فدوی شکل گرفت که حول محور بخش خصوصی واقعی می‌چرخید. متأسفانه بیشتر اقتصاد ما متعلق به شبه‌دولتی‌هاست که در خیلی از بخش‌ها به سبب قدرتی که دارند و عدم پاسخ‌گویی، ایجاد بخش کرده است. با توجه به این مسائل، چه برنامه‌ای دارید برای اینکه بخش خصوصی واقعی را وارد میدان کنید؟ با توجه به اینکه سه‌سال‌ها حوزه بندری و دریایی دست شبه‌دولتی‌ها بوده، آیا این توان را در بخش خصوصی واقعی می‌بینید که به این بخش ورود کنند؟

اولاً که ما تعریف حقوقی مشخصی از بابت این نوع نام‌گذاری‌ها نداریم، می‌گوییم بخش خصوصی، دولتی، تعاونی.
آیا چیزی که نوشته شده با چیزی که در واقعیت وجود دارد، متفاوت است.
اولاً که ما تعریف حقوقی مشخصی از بابت این نوع نام‌گذاری‌ها نداریم، می‌گوییم بخش خصوصی، دولتی، تعاونی.
آیا چیزی که نوشته شده با چیزی که در واقعیت وجود دارد، متفاوت است.

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از طرح پیشنهاد مدیریت یکپارچه سواحل و بندار شورای امنیت خبر داد

شورای امنیت ملی جانشین وزارت دفاع می‌شود

من با دید حقوقی به شما پاسخ می‌دهم. ما در بندار عملاً با بخش خصوصی کار می‌کنیم. الان عمده شرکای تجاری و اپراتورهایمان صددرصد خصوصی هستند. شما دو نمونه را مثال زده و تأکید کردید. اما صدها اپراتور بندری و شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی در کشور داریم که همه‌شان صد درصد متعلق به بخش خصوصی هستند و خوشبختانه روندشان هم رو به رشد است و رویکرد ما هم این است که فضا را بازتر کنیم تا شرکت‌های خصوصی هرچه بیشتر در سرمایه‌گذاری‌های بندار حضور داشته باشند. در پس‌کرانه‌های بندر امیرآباد، شهیدرجایی، بندر امام، همه سرمایه‌گذاری‌ها از سوی بخش خصوصی است. شرکت‌های تخلیه و بارگیری همه بخش خصوصی هستند، حتی در حوزه‌های دریایی هم روشی را شروع کرده‌ایم که به‌مروز نقش بخش خصوصی را در فعالیت‌های دریایی بیشتر می‌کنیم.

معمولاً سهم بخش خصوصی در تخصیص پروژه‌های جزرال کارگوست که هم نیازمند نیروی انسانی زیاد و هم درآمد بسیار ناچیز است (چون براساس معادلات ریالی است). از سوی دیگر، فرصت‌های کانتینری اغلب به شرکت‌های شبه‌دولتی داده شده است که هم نیروی انسانی محدود و هم درآمد بسیار بالایی دارند (چون براساس معادلات دلاری است). با توجه به این معادله، اغلب شاکای هستند که فرصت‌های ایجادشده به هیچ عنوان عادلانه نیست و ترازو به نفع شبه‌دولتی‌ها سنگینی می‌کند. آیا زمانی می‌توانید متصور شوید که این فرصت‌ها عادلانه تقسیم شود؟ شما با همان معیار سؤال اولتان بر تمام فعالیت‌های بندار قضاوت می‌کنید.

منظورتان این است که در چند بندر خاص این شرایط وجود دارد؟

بله، ۵۸ درصد کل عملیات بندری کشور در بندر شهید رجایی اتفاق می‌افتد و طبیعتاً حساسیت‌های خاصی از نظر کیفیت و ارائه خدمات در آنجا داریم و مطمئن می‌توانیم در آینده شرکت‌های خصوصی بیشتر و توانمندتری در حوزه خدمات بندری و دریایی داشته باشیم، اما بخش زیادی از امور کارگزاری ترابری دریایی در کشور توسط بخش خصوصی انجام می‌شود و الان بالغ بر ۹ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندرمان در پس‌کرانه‌ها داریم. بنابراین از نظر اینکه سازمان بندار نتوانسته باشد تعامل بهتری با بخش خصوصی داشته باشد و در روال شفاف و با سرعت بالا سرمایه‌گذاری‌های قراردادها را منعقد کند، می‌توانم بگویم سازمان بندار خوشبختانه در مقایسه با ساختارهای دولتی موفقیت بیشتری داشته است.

به اختلافی که بین کشتی‌رانی و سازمان بندار وجود دارد اشاره می‌کنم و شائبه‌هایی که بر سر کشتی‌رانی و ملغی‌کردن مزایده‌ها مطرح می‌شود. دو بار در بندر امام خمینی ابطال مزایده داشتم. آیا این اختلاف قبول دارید؟ گفته می‌شود بر جذب سرمایه‌گذاری‌ها هم اثر می‌گذارند و حتی با لابی‌ها ورود کرده و کار را خراب می‌کنند. ما با کشتی‌رانی جمهوری اسلامی اختلافی نداریم و تعامل خوبی با هم داریم. همکاری‌های خوبی هم با هم داشته‌ایم. تکذیب می‌کنم که شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی هم اعمال نظر یا نفوذی کرده و تأثیری در تصمیم‌گیری‌های ما داشته باشد. اخیراً پایانه خرمشهر را در قالب سرمایه‌ای سازمان توسعه مکران در چارچوب برنامه ششم داده‌ایم؛ مزایده‌ای خواهد بود که به اپراتورهای مشارکت داخلی و خارجی سپرده خواهد شد و هنوز هم پایانه از نظر راهبری تعیین تکلیف نشده، اما این اطمینان را به شما می‌دهم که هیچ اختلاف‌نظر و اعمال نفوذی در تصمیم‌گیری‌ها در رابطه با پایانه‌های بندری و موارد مورد اشاره شما وجود ندارد. علاوه بر آنکه تکذیب می‌کنم دو مزایده در لحظه آخر ابطال شده است.

پرسش آخر را در مورد سازمان توسعه مکران می‌پرسم. با توجه به چنین وعده‌ای از سوی معاون اول رئیس‌جمهور، تشکیل این سازمان در چه مرحله‌ای است؟

اولاً که توسعه سواحل مکران راهبرد کاملاً اساسی و مهم کشور محسوب می‌شود و ما هم باید نقش آفرینی ویژه‌ای در این زمینه داشته باشیم. سرمایه‌گیری سازمان توسعه مکران در چارچوب برنامه ششم توسعه اتفاق افتاده، اما آنچه مدنظر ما در زمینه رویکرد و روش توسعه در سواحل مکران است، باید به‌گونه‌ای باشد که منجر به طبقه‌بندی تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های توسعه‌ای شود. در مرز شورای امنیت که در سازمان بندار برگزار می‌شود، تقریباً همه اعضا بر این مسئله اتفاق نظر دارند که باید قالبی ایجاد شود که بتواند این موضوع را بهتر مدیریت کند. نظری که کارگروه داشت و پیشنهاد داد، این بود که کارگروهی که متولی سواحل کشور است، براساس وظایفی که دارد تولید سواحل مکران را هم برعهده داشته باشد و کار در این قالب ادامه پیدا کند. کمالینکه مطالعات طرح یکپارچه مناطق ساحلی ما برای کل کشور طراحی کردیم، تلفیقش را در سواحل مکران انجام می‌دهیم. پروژه‌هایی هم در این چارچوب انجام داده‌ایم. فقط توسعه بندر چابهار را در سواحل مکران نداریم، چندین پروژه دیگر نیز در مراحل مطالعه است یا اجرا شده و کارهای زیربنایی انجام می‌شود. پیشنهاد کارگروه این بوده که کارگروه سواحل و بندار شورای امنیت ملی بتواند تولید توسعه سواحل مکران را هم برعهده داشته باشد.

حضور نظر قطعی نیامده؟

خیر.

آیا کجا باید تأیید شود؟

ما درخواستمان را با سلسله مراتب از وزارت کشور و معاون محترم اول رئیس‌جمهور خواسته‌ایم. قاعدتاً باید بعد از جمع‌بندی نتیجه به ما اعلام شود. هنوز چیزی به ما اعلام نشده، منتها سازمان بندار فعالیت‌هایش را در سواحل مکران موکول به تصمیم‌گیری‌ها نکرده و کار متوقف نیست. ما در چابهار کار توسعه‌ای زیربنایی و روباتی داریم. در این زمینه چه برنامه‌هایی دارید؟

در پیوست‌هایی که در طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی داریم، جنبه‌های مختلف را مدنظر قرار داده‌ایم. شخصاً معتقدم برروقت‌ترشدن سواحل و ایجاد شهرهای پرجمعیت در سواحل منجر به ارتقای کیفیت زندگی و رونق اقتصادی و طبیعتاً ارتقای امنیت در سواحل کشور خواهد شد تا اینکه بعداً بدون سرمایه‌گذاری و رونق اقتصادی و به صورت راکد بماند.