

## آن قایق کاغذی، حقیقتاً از در داشت؟

مسعود مهاجر

نخستین همایش خصوصی سازی حمل و نقل دریایی و بنادر کشور در رامسر با صدور قطعنامه پربراری به اجلاس موفقیت آمیز خود پایان داد. همه دست اندرکاران کشتیرانی از بخش دولتی و خصوصی جمع بودند تا برای تحقق بخشی از اهداف برنامه نسوم توسعه که "انحصار سستیجی" و "خصوصی سازی" را از اهم های اصلی توسعه اقتصادی کشور تلقی کرده است، تدبیری بیاندیشند. قرار شد انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته که اعضای صنف فعالان خصوصی دربارا راهبری می کند به تاسیس شرکت عام همت کند تا با کمک سازمان بنادر و کشتیرانی و همراهی سایر نهادها، در برابر انحصار حاکم بر قلمرو دریا، سربرآورد و به این فعل و انفعال نشاطی مجدد ببخشد.

تنها غایب صحنه "کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران" بود که روز ۱۹ اردیبهشت، در فاصله یک روز تا زمان افتتاح همایش، رسماً و کتباتاً، ضمن انکار حضور خود در برگزاری همایش، آن را تحریم کرد و مخالفت صریح و شفاف خود را با روند خصوصی سازی فعالیت های دریایی به نمایش گذاشت.

ظاهراً مقاله "سپهرام کاوه" در روزنامه "ایران اقتصادی" (مورخ ۷۹/۲/۱۹) از دردی بود که از "قایق کاغذی" نقش بسته بر پوسته رسمی همایش، به سوی ناو "انحصار" شلیک شد! با اصابت این از در بود که کشتیرانی جمهوری اسلامی به همین سادگی، سستی مدافعات خود را از دولت سالاری حمل و نقل دریایی، جدی گرفت و به کناره گیری از هیات علمی و ستادی همایش تن در داد.

مسوولان کشتیرانی جمهوری اسلامی در تمامی سال های اخیر بر ضرورت وجود یک کشتیرانی پلانمازح در آب های ایران تاکید نهاده و با تلاش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برای متقاعد کردن وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر نهاد های اقتصادی کشور به مزیت های خصوصی سازی در این قلمرو، به مخالفت برخاسته و از پرتاب کردن هر سنجی در این راه خودداری نکرده است. تحریم همایش که در همه نوشته ها و مصوبات آن، نمی توان کلمه ای در مخالفت با کشتیرانی جمهوری اسلامی و حاکمیت دولت بر حمل و نقل دریایی، پیدا کرد، نشان از آن دارد که مخالفت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با همایش خصوصی سازی، تنها به فعالان بخش خصوصی مربوط نمی شود و این شرکت اصولاً از وارد شدن رقیبی در بازار حتی اگر دولتی هم باشد بیگناک است. بر همین اساس است که می بینیم سازمان حمل و نقل بنیاد هم که یک موسسه غیردولتی است، توانسته است در تمام این سال ها کشتی های خود را به پرچم ایران مزین کند و ناچار دست به دامن دیگر کشورها شده است تا کشتی هایش را زیر پرچم دیگری ثبت کند!

مباحثات همایش خصوصی سازی، بهائات محکم و اصولی وزیر راه و ترابری (که صورت مفصل آن روز چهارشنبه هفته گذشته در همین روزنامه درج شد)، حمایت های جدی دیگر مسوولان نهادهای سیاستگذار همچون مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی و همچنین مقالات علمی مطرح شده در همایش، همگی حکایت از آن داشت که خصوصی سازی حمل و نقل دریایی یک "باید" است و نقضایی نیست که فقط از سوی بخش خصوصی مطرح شده و از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته مورد حمایت قرار گرفته باشد.

ما سال ها اعتباراتی کلان و صدها میلیون دلار ارز را به کام یک شرکت دولتی بخشیم که با سرمایه های سیسی و اعمال شرایط احمدی که بار... در جهان بشود... این طرف و آن طرف برود و هیچ دل مشغولی نداشته باشد که زبان اصلی این انحصار از جیب مردمی پرداخت می شود که کالاهایی را که هزینه حمل بیش تری روی آنها کشیده شده است، خریداری می کنند! از شرکتی که در شرایط غیرانحصاری، قادر به هیچ تحرکی نیست و حتی نمی تواند حضور بخش خصوصی را به عنوان کارگزارانی برای بازار یابی در کنار خود تحمل کند، نمی توان انتظار داشت که در کنار شرکت های خصوصی بنشیند و برای خصوصی سازی گامی راستین بردارد. بنابراین انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته خیلی خوش باور بود که حضور مدیریت این شرکت را در جمع هیات سیاستگذاری همایش جدی گرفته بود!