

هزار لاف گزاف و فراموشی اصل و نسب خود!

در این چند روزه برخی دوستان کشتیرانی در گروه تلگرامی مطالبی را پی در پی بیان میکنند. با احترام تمام و کمال برای کلیه پرسنل زحمتکش کشتیرانی لازم است در مورد برخی ادعاهای مدیران محترم کشتیرانی و برخی همکاران وابسته نکاتی را یادآوری نمایم چراکه ظاهراً ایشان در هیاهویی که ایجاد شده، دچار توهم مزمن شده و گذشته و هویت خود را فراموش کرده اند و پیوسته برای کشتی سازها دم از "رقابت در بازار بین المللی" و "بهره وری" و "تجارت آزاد" ... می زنند! لذا به ایشان نکاتی را یادآوری می نمایم که:

۱- حمایت دولتی:

کشتیرانی از ابتدا با حمایت‌های همه جانبه دولتی ایجاد شد و بارها و بارها دچار مشکلات عدیده مالی و در مرز ورشکستگی رفت ولی میلیاردها دلار از بیت المال صرف ایشان شد تا دوباره روی پای خود ایستادند. بخصوص بعد از انقلاب حمایت‌های ویژه ای از کشتیرانی شد به گونه ای که تعداد کشتی ها از ۴۲ فروند به ۱۷۰ فروند رسید. مقامات سیاسی دیدگاه استراتژیکی به کشتیرانی داشتند لذا به هر قیمتی که بود از زمین خوردن کشتیرانی جلوگیری کردند بخصوص در دوران جنگ (علی رغم بمباران شدن چند کشتی - که البته نشان از رشادت پرسنل کشتیرانی دارد) و بعد از آن و در دوران تحریم.

هم اکنون نیز این شرکت دولتی است و سهام بسیار ناچیزی (کمتر از ۱۰ درصد) از آن در بورس است. این هم برای علم کردن بهانه بورس و سهامدار برای چنین روزهایی! در دوران تحریم سود سهام کشتیرانی از ۹۶۲ ریال به ۶ ریال در هر سهم سقوط کرد. این یعنی ورشکستگی محض یک شرکت ولی با میلیاردها دلار سوبسید دولتی از ورشکستگی آن جلوگیری شد. پس اینقدر لاف گزاف نیابید و از "رقابت در صحنه بین المللی" دم نزنید!

در دورانی که کشتیرانی هانجین با مدیریت عالی و حرفه ای کره ای ها اعلام ورشکستگی می کند ولی کشتیرانی ما علی رغم تحریمها هنوز زنده است و اعلام ورشکستگی نکرده یعنی چه؟ یعنی مدیریت عالی دارد؟؟! نخیر. چون میلیاردها دلار پشتوانه دولتی آن را نگه داشته وگرنه چه کسی است که نداند مدیران کشتیرانی، فرمایشی تر از مدیران کشتی سازی هستند. مثلاً دکتر سعیدی یک شبه از معاونت سازمان انرژی اتمی!! میشود رئیس کشتیرانی بدون اینکه تابحال از نزدیک

یک کشتی را دیده باشد!!! و سروته کشتی را از هم تشخیص دهد یا فرق یدک کش و نفتکش را بداند. پس اینقدر مدیران کشتی سازی را متهم نکنید و لاف گزاف نگویند! هرچند نسل فعلی مدیران کشتی سازی به کم کاری نسل قبلی اعتراف دارند ولی شما چه؟

۲- بهره مندی از بازار داخلی:

می گویند کشتی سازان برونند از بازار جهانی سفارش ساخت بگیرند! خود کشتیرانی همین الان با پشتوانه بازار داخلی است که زنده است و هم اکنون نزدیک به ۵۰ درصد حمل بار به مقصد ایران یا از ایران است. در برخی از سالها نیز بیش از ۹۰ درصد حمل بار دریایی ایران در اختیار کشتیرانی بوده. بنابراین کشتیرانی با برخورداری از بازار تضمین شده داخلی سرپا ننگه داشته شده ولی حالا که نوبت کشتی سازان شده می گویند بروید در صحنه بین المللی و تجارت آزاد رقابت کنید. این شعارها را شرکت مرسک فنلاندی نمی گوید بلکه شرکت کشتیرانی ایران می گوید که تا خرخره در حمایت‌های دولتی و بازار تضمین شده داخلی غوطه ور بوده و هست و خواهد بود. پس اینقدر لاف گزاف نگویند!

۳- تحریم و بهره وری:

جالب است که برخی می گویند بدلیل تحریم‌های متوالی و محتمل آینده، سرمایه گذاری در کشتی سازی ریسک بالایی دارد! اگر قرار بر ریسک باشد کشتیرانی بیش از کشتی سازی ریسک دارد که نمونه بارز آن را در سالهای اخیر مشاهده کردیم. متوسط بهره وری کشتیرانی در مقایسه با شرکتهای مطرح دنیا (با توجه به نسبت GRT) در ۱۰ سال گذشته فقط ۳۴ درصد!! بوده. اگر از آنها بررسی فورا می گویند "خب تحریم بوده ایم". چطور تحریم برای شما "دلیل موجه" است ولی برای کشتی سازی "بهبانه تراشی" است؟ اگر همین بازار تضمین شده داخلی نبود آیا متوسط بهره وری شما در ۳۰ سال گذشته بیش از ۲ درصد بود؟ سود دهی واقعی یک شرکت به معنی برابری دخل و خرج و یک سود مختصر نیست بلکه سوددهی واقعی باید متناسب با تعداد کشتی ها و ظرفیت بار و سرمایه گذاری های میلیارد دلاری انجام شده از کیسه دولت باشد. مثل اینکه پدر شما یک میلیارد تومان به شما سرمایه بدهد و شما ماهی ۲ میلیون تومان سود دهی داشته باشید و خوشحال هم باشید که سود کردید! این در واقع سود نیست ضرر محض است برادر من. رانت است. چپاول است. فساد است. دولتی بودن به معنی واقعیست. تجملات برای افراد خاص است. پس اینقدر لاف گزاف نیابید و کشتی سازی را به بهره وری پایین متهم نکنید!

۴- سفارش کشتی های جدید:

سفارشات جدید کشتیرانی نشان واضحی از "دولتی بودن" به معنی واقعی کلمه است. در دورانی که هنوز دولت آمریکا عوض نشده برجام بدرستی اجرا نمیشود و رئیس جمهور، دستور طراحی و ساخت راکتور اتمی پیشران با غنای ۶۰ درصد می دهد و ترامپ هم رای آورده و کشتیرانی های بزرگ دنیا هم دست به عصا هستند یا ورشکست میشوند، کشتیرانی با کدام پشتوانه چنین سفارش بزرگی می دهد؟ به پشتوانه تحلیل بازار دقیق؟ خیر. که اگر اینطور بود در دوران تحریم، سود سهام این شرکت از ۹۶۲ ریال به ۶ ریال نمیرسید! به پشتوانه دولت و پول دولت و کیسه بیت المال. به همین راحتی! پس جوانمرد باشید و اینقدر وضعیت صدرا را سرکوفت نکنید و اینقدر لاف گزاف از بهره وری نزنید! برخی می گویند در دوران تحریم، کشتیرانی کمترین سوبسید را از دولت گرفته و با فروش کشتیها و اموال و زمین، حقوق کارمندان خود را داده. خب اگر اینطور هم باشد چرا وضعیت بدهکاری ایزوایکو و صدرا را تمسخر می کنید؟ خوب است نیم نگاهی هم به دیروز خودتان داشته باشید.

اگر واقعا کشتیرانی یک شرکت خصوصی بود اینطور بی باکانه سفارش ساخت میداد؟ هرگز و هرگز. کشتیرانی که به گواهی تاریخ ۳۵ ساله گذشته خود همواره تحت حمایت کامل دولت بوده و بازدهی عملکرد ۱۰ ساله آن ۳۴ درصد بوده است (حالا به هر دلیلی؛ تحریم یا سوء مدیریت) به پشتوانه کدام مدیریت و کدام بازار می خواهد بار کشتی های ۱۴۵۰۰ TEU را تکمیل کند؟! احتمالا دوستان "از هول حلیم توی دیگ افتاده اند". شاید به خود برتریینی کاذب دچار شده اند. شاید برای فرار از سفارش ساخت داخل به چنین ابعاد و تناژهایی متوسل شده اند. میدانید که سفارش ۴ کشتی ۱۴۵۰۰ TEU معادل ۲۶ فروند کشتی ۲۲۰۰ TEU میشود که در ایران سابقه ساخت دارد مانند ایران-اراک؟ شاید کشتیرانی میدانسته که اجازه سفارش ۲۶ کشتی کانتینربر به خارج را ندارد لذا سفارشات را در ۴ کشتی خلاصه کرده!!! البته خدا کند که اینطور نباشد که اگر باشد خیانت محض است.

۵- خسارت تحریم:

اگر فردا تحریم ها دوباره برقرار شود چه کسی باید خسارت شرکت های کره ای را بدهد؟ از جیب خودتان؟ خیر از جیب دولت. خیلی جالب و البته تاسف آور است که در شروع تحریم که طرف کره ای خودش در انجام تحریم های مضاعف پیشقدم شده و قرارداد را با عجله فسخ کرده، علاوه بر بلوکه کردن ۹ ساله پول ایران مدعی خسارت هم میشود و زبان کشتیرانی هم کوتاه هست و مسئولین هم حق را به طرف کره ای می دهند!!! ولی اگر طرف ایرانی بدلیل دو برابر شدن

قیمت فولاد و کشتی در بازار جهانی تقاضای مکمل قرارداد میکند زیاده خواه است و قوانین تجارت را بلد نیست و ... نامروت لااقل با مردم خود مثل خارجی ها باشید نه بدتر!

۶- نیروهای فارغ التحصیل:

میگویند حالا که کشتی سازی ندارید دانشجوی کشتی سازی هم نگیرید چون بازار ندارد و ائتلاف سرمایه است! خب مگر یکی از مسئولین کشتیرانی در جواب سوالی که گفته بودند چرا هنوز تعدادی پرسنل خارجی فیلیپینی و هندی و... روی کشتی های ایرانی هستند نگفت که پرسنل خارجی برای ما هزینه آموزش ندارند و نیروی آماده به کار هستند؟ حالا مگر خود کشتیرانی موسسه آموزشی ندارد؟ پس اگر اینطور باشد باید موسسه آموزشی کشتیرانی هم تعطیل شود! که هرگز اینطور نمیشود و نباید هم بشود. حالا چطور که نوبت دانشجوی و فارغ التحصیل کشتی سازی میشود "یک بام و دو هوا" می شود؟ از پرسنل کشتیرانی که تمام قد از ساخت خارج حمایت میکنند باید پرسید که آیا خوبست که همه شماها را از کار اخراج کنند و خدمه فیلیپینی و هندی و پاکستانی و بنگلادشی و ... بیاورند روی کشتی های ایرانی؟؟ صدایتان در نمی آید؟ سقف کشتیرانی را روی سر مدیرانش خراب نمی کنید؟ البته که می کنید. تجمع و تحصن نمی کنید؟ البته که می کنید. به خدا قسم که به شدیدترین و غیر منتظره ترین شکل ممکن اعتراض می کنید. چرا؟ چون نمی توانید تحمل کنید که خارجی ها بیایند روی کشتی ایرانی کار کنند آنوقت ایرانی ها بیکار باشند که البته حق هم خواهید داشت. پس چطور شده حالا که نوبت جوان همسایه رسیده اینطور ناجوانمردانه بر طبل ساخت خارج می کوبید؟ میگویند اگر کشتیرانی ضربه بخورد ۷۰۰۰ نفر پرسنل کشتیرانی بیکار میشوند. چطورست که ۱۵۰۰۰ نفر شاغل صنعت کشتی سازی بیکار شوند و بروند در رستوران کار کنند طوری نیست ولی آنجا طوری هست!!؟؟ امان از وقتی که انصاف و مروت برود و جای آن چیز دیگری! بیاید.

۷- استراتژیک بودن:

میگویند کشتیرانی استراتژیک است ولی کشتی سازی نه!! با احترام به پرسنل محترم کشتیرانی باید یک مثال زد. مثل اینکه یک راننده تریلی بگوید رانندگی تریلی مهم است ولی ساخت تریلی مهم نیست. اشتباه بودن این حرف را یک نوجوان ۱۰ ساله هم میفهمد و البته مدیران کشتیرانی هم میفهمند ولی حیف که نمی خواهند که بفهمند!! باید به دوستان عزیز گفت که رانندگی کشتی هزاران بار ساده تر از ساخت خود کشتی است پس اینقدر بهانه تراشی نکنید و از کشتی های ساخت هم وطنهای خود ایرادات بنی اسرائیلی نگیرید هرچند که کسی منکر نواقص و کاستی ها نیست چون صنعت ساخت کشتی هزاران بار پیچیده تر و علمی تر و دشوارتر از رانندگی کشتی است. چند مرتبه کشتی های کشتیرانی در دریا دچار سانحه و حریق و واژگونی شدند یا روی صخره ها نشستند!! آیا درب کشتیرانی را تخته کردند؟ آیا پرسنل زحمتکش

کشتریانی را اخراج کردند؟ یا گفتند اشتباه انسانی جزئی از کار و حرفه است. پس چرا نوبت کشتی ساز که شد هیچ نقص و اشکالی پذیرفته نیست؟؟؟ این یک بام ودو هوا تا کی؟؟؟ این بی انصافی و بی مروتی تا کی و کجا؟؟

۸- رقابت در بازار آزاد:

میگویند اگر هنر کشتی سازی بلدید بروید در شرایط یکسان از بازار بین المللی سفارش بگیرید. باید گفت شما خودتان اگر اینهمه سال حمایت دولتی و بازار تضمین شده داخلی نبود ۱۰۰ مرتبه تابحال ورشکسته شده بودید. شرکت ملی نفتکش به غیر از حمل نفت ایران چه نقشی در بازار بین المللی دارند؟ چرا بعد از تحریم نفت ایران همه نفتکش ها در دریا سرگردان بودند؟ مگر قرار بر حضور موثر و چند وجهی در بازار بین المللی و تکیه نکردن صرف بر بازار داخلی نبود؟ پس چه شد؟ چطور شده که حالا برای کشتی سازی دم از رقابت در بازار آزاد می زنید؟؟!! ضمن اینکه کدام بازار آزاد بین المللی؟ مگر نمیدانید که دولتهای جنوب شرقی آسیا مستقیما درصدی از قیمت کشتی را یارانه مستقیم به کشتی ساز میدهند؟ اسناد شکایت اتحادیه اروپا از آنها به سازمان تجارت جهانی را ندیده اید؟ انواع و اقسام قوانین حمایتی ملی را ندیده اید؟ از قانون جونز در آمریکا اطلاعی ندارید؟ چقدر قوانین حمایتی سرسختانه در متن قانون از کشتیرانی وجود دارد؟ آیا اگر این قوانین نبود تا در برخی سالها ۹۰ درصد بار خود را از بازار داخلی تامین کنید تاکنون وجود خارجی داشتید؟ آیا هم اکنون ۵۰ درصد بار خود را از بازار داخلی نمی گیرید؟ آیا یک دهم این قوانین حمایتی برای کشتی سازها هست؟ پس اینهمه لاف گزاف نیاید!

۹- داستان ۱۳ ساله!:

چماق سفارش ۱۳ سال پیش را هزاران بار بر سر کشتی سازان کوبیدید و جواب آن را هم شنیدید که ۹ سال بدلیل اختلاف با کارفرما ترک کار شده است. ولی من میگویم فرض کنید که پول آن پروژه ها را بر اثر گرانی تجهیزات یا تخمین اشتباه یا سوء مدیریت یا ... هزینه کرده اند و دیگر پولی ندارند که ادامه کار بدهند. چطور شد که طرف کره ای بعد از فسخ عجولانه قرارداد نه تنها ۹ سال قرارداد شما را متوقف و ۲۲۷ میلیون دلار پول شما را بلوکه کرد بلکه بعد هم ادعای خسارت کرد اصلا صدایتان در نیامد؟! تازه حق را هم به او دادید و همانند کودکان مشتاق دویدید و در کره قرار داد را امضاء کردید و حداقل شئون کارفرما بودن را هم رعایت نکردید تا پیمانکار به نزد شما بیاید. اینهمه شیفتگی نسبت به طرف خارجی چرا؟ اندکی هم اعتماد بنفس خوبست!. حالا نوبت کشتی ساز وطنی که شده باید عین پادو به دنبال شما بود و التماس کند و وقت ملاقات هم ندهید و تا ابد الدهر هم می خواهید آن چند میلیون دلار را تکرار کنید و ۲۰۰۰ سال بعد هم بگویند که ۲۰۱۳ سال پیش اینها چنین کردند و چنان!. اصلا چرا در مقابل کشتی ساز کره ای برای تعیین مشخصات فنی اینقدر

ساکت و حرف گوشکن میشوید ولی در مقابل کشتی ساز ایرانی هزار جور "خورده فرمایش" ردیف می کنید؟ چون طرف کره ای خواسته اش را براحتی در حلقوم شما فرو می کند و اگر هم شما بخواهید چیزی را تغییر بدهید فوراً یک مکمل قرارداد جلوی شما می گذارد. این چند میلیون دلاری که به کشتی سازیهای ایرانی دادید را چماق کرده اید ولی هیچ صحبتی از میلیاردها دلاری که ظرف ۳۵ سال گذشته از بیت المال بلعیده اید و تا زیر گلو غرق در حمایت‌های دولتی بوده اید نمی کنید؟ هیچ صحبتی از راندمان ۳۴ درصدی خود نمی کنید. هیچ صحبتی از مدیران فرمایشی و کشتی ندیده خود نمی کنید. هیچ صحبتی از خطاها و سوانح و خسارات خود بر کشتی های کشتیرانی نمی کنید. از اینکه اگر بازار تضمین شده داخلی و حمایت‌های دولتی نبود صد بار تاکنون ورشکست شده بودید نمی کنید. همیشه مرگ، حق است ولی برای همسایه!

در مجموع باید گفت که مثال امروز کشتیرانی ما به مانند برادر بزرگتریست که سابقه اعتیاد حاد داشته و به زور پدر و مادر و دهها بار مراجعه به مراکز بازپروری اعتیاد از نابودی و فتنای حتمی نجات یافته و ترک اعتیاد مشروط! کرده ولی حالا پیشنهاد میکند که برادر کوچکتر سیگاری (و نه معتاد) خود را از خانه طرد کنند چون قابل اصلاح نیست!!

کشتی سازیهای ما در این چند سال حرمت نگه داشته و محبوب بوده اند و همواره در گوشه رینگ از برادر بزرگتر خود مشت خورده اند ولی هرگز گذشته برادر معتاد خود را به وی یادآوری نکرده اند. ولی بعضی جاها لازم است که گذشته اش را اندکی به وی یادآوری کرد تا اینهمه لاف گزاف نیاید.

در پایان از زحمات پرسنل زحمتکش کشتیرانی که برادر و هم وطن و دوست ما هستند قدردانی میکنیم و وجود ناوگان کشتیرانی را افتخار ایران میدانیم و ادامه حیات آن را نه لازم بلکه واجب میدانیم ولی روی صحبت ما در اینجا با برخی مدیران و عزیزانی بود که واقعیات را فقط به سود خود تفسیر میکنند و علاقه ای به مرور گذشته خود ندارند.