

ماجرای واگذاری بالغ بر ۱۰ هزار کانتینر خارجی در بندر رجایی هرمزگان حاشیه‌ساز شد

حراج عجیب کانتینر



شرق: حدود ۱۰ هزار کانتینر در بندر شهید رجایی هرمزگان به نفع یکی از نهادهای صادره شده است. کانتینرهایی که هرکدام تقریباً پنج هزار دلار قیمت دارند. ارزش این کانتینرها با قیمت فعلی دلار در بازار آزاد حداقل حدود هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان است و اکثر مالکان آنها شرکت‌های کشتی‌رانی خارجی هستند. این روایت شماری از فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی مستقر در بندر رجایی است. روایتی که مسعود دانشمند، عضو هیئت مدیره کانون مؤسسان حمل‌ونقل ایران آن را تأیید کرده و به «شرق» می‌گوید که این اقدام برخلاف قوانین گمرکی است و می‌تواند سبب شکایت شرکت‌های کشتی‌رانی خارجی از ایران شود. شکایتی که یکی از تبعات آن، ممانعت کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل از صدور بارنامه توسط ایران است و اینکه خطوط کشتی‌رانی خارجی دیگر در بنادر ایران پهلوگیری نکنند.

ماجرا از کجا شروع شد؟

ماجرا از تابستان امسال شروع شد و اداره بنادر و دریانوردی منطقه ویژه رجایی و سازمان‌های دولتی تملیکی تصمیم گرفتند بالغ بر ۱۰ هزار کانتینر را از سطح بندر جمع‌آوری کرده و به عنوان اموال متروکه واگذار کنند. کانتینرهایی که در واقع جعبه‌های بسته‌بندی بار برای کشتی‌ها به شمار می‌آیند و البته مالکان بیشتر آنها شرکت‌های کشتی‌رانی خارجی هستند.

فعالان صنعت حمل‌ونقل می‌گویند که این کانتینرها در واقع ابزار شرکت‌های کشتی‌رانی هستند و معمولاً در بنادر جهان، مکان‌هایی را برای نگهداری کانتینرهای خالی اختصاص می‌دهند. شرکت‌های کشتی‌رانی هم این کانتینرها را برای صادرات به صاحبان کالا اجاره می‌دهند و پس از تخلیه بار در بندر مقصد، کانتینرها دوباره به بندر مبدأ برمی‌گردند.

کانتینرهای سرگردان بندر رجایی ایران هم همین حکایت را دارند. شرکت‌های کشتی‌رانی خارجی این کانتینرها را برای حمل بار به ایرانی‌ها قرض داده‌اند و حالا این کانتینرها نه تنها در بندر جنوبی ایران معطل و بلاتکلیف مانده‌اند که دولت تصمیم به واگذاری آنها به یک نهاد گرفته است. موضوعی که حالا در بندر شهید رجایی به چالش تبدیل شده است. معترضان به این واگذاری می‌گویند که این کانتینرها غالباً مالکان خارجی دارند و واگذاری آنها باعث شکایت مالکان خارجی و دریافت غرامت می‌شود.

از این گذشته در جهان مرسوم نیست که کانتینر به عنوان کالای متروکه واگذار شود چراکه کانتینر در واقع کالا نیست و ابزار بسته‌بندی کالا به شمار می‌آید. آنها می‌گویند سازمان بنادر و دریانوردی ایران برخلاف سایر کشورهای جهان، در بنادر فضایی را به شرکت‌های حمل‌ونقل اختصاص نمی‌دهد تا انبار بسازند و کانتینرهای خود را در آنجا نگهداری کنند. به همین دلیل کانتینرهای معطل، در محوطه سرگردان می‌مانند و حالا برخلاف تشریفات قانونی قرار است کانتینرهای دارای مالک واگذار شوند!

فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی ماجرای واگذاری این ۱۰ هزار کانتینر را این‌گونه روایت می‌کنند که در مرداد امسال اداره بنادر و دریانوردی منطقه ویژه رجایی به ترمینال‌ها اعلام کرد که

ادامه از صفحه اول

از حکم محوری و اتکای صرف بر بودجه منابع عمومی دولت و ابتدا به جهت‌گیری‌های اسناد آمایش سرزمین از جمله تفاوت‌های جدی برنامه هفتم توسعه با برنامه‌های پیشین است.

مضای بر اینکد رویکرد مسئله‌محوری و تمرکز بر حل مسأله‌ای از موضوعات کلیدی نیز از جمله تفاوت‌های برنامه هفتم و به تعبیری ن‌سوآوری برنامه‌نویسی با تکیه بر دانش تدوین برنامه‌های عملیاتی به شمار می‌رود.

بنا بر مستندات و ابلاغ‌های صورت‌گرفته فرایند تدوین برنامه هفتم توسعه از ابتدای سال ۱۴۰۰ و توسط مراکز پژوهشی وابسته به سازمان برنامه و بودجه و همچنین کارشناسان متخصص حوزه

برنامه‌ریزی این سازمان آغاز شده و تا به امروز ادامه داشته است. تهیه و تدوین پیش از ۳۰ مجله اسناد پشتیبان برنامه هفتم که ناظر بر تهیه و تدوین متن بخش‌نامه و جهت‌گیری‌های تدوین لایحه برنامه خواهد بود، دلیلی قاطع بر این موضوع است که برنامه هفتم توسعه، برنامه‌ای بدون مطالعه نبوده و فرایند برنامه‌ریزی آن روال منطقی را طی نموده است.

یکی از رویکردهای برنامه هفتم توسعه ارتقای دیپلماسی اقتصادی است که قطعاً با همکاری کشورهای همسایه و چین و روسیه می‌تواند در شرایط تحریمی توسعه کشور را سرعت بخشد؛ بنابراین برای اولین‌بار در تاریخ کشور مقرر است مدل همکاری‌های اقتصادی به شکل مشارکت در تملک دارایی‌های مشترک و سهام‌داری مشترک صورت پذیرد.

نویسنده محترم می‌بایست صبر داشته باشند تا ان‌شاءالله بعد از تدوین نهایی و اجرای مفاد برنامه هفتم توسعه اثرات و پیامدهای انتخاب رویکرد جدید را تجربه نموده و آن‌گاه به نقد شیوه انتخابی در برنامه هفتم بپردازند. در مجموع به نظر می‌رسد نویسنده محترم در چارچوبی کلیشه‌ای و نه نقد سازنده تلاش نموده به سیاق گذشته و بدون رویکرد ارزیابی تجارب و صرفاً با چالش نمودن مفاهیم درون بخش‌نامه خطمش‌ها و سیاست‌های کلان برنامه هفتم توسعه، تصویری نادرست و غیرمنصفانه از برنامه هفتم توسعه به تصویر بکشد. ناگفته نماند که این سازمان در اطلاعیه‌ای اعلام کرده آمادگی خود را برای دریافت نظرات آحاد مردم به‌ویژه متخصصان امر و پژوهشگران دارد.

مرکز اطلاع‌رسانی، روابط عمومی و امور بین‌الملل

برسش مهم و تأمل‌برانگیز اقتصاددانان، صاحبان کسب‌وکار و خانوارها این است که در ۱۵ ماه گذشته کدام شاخص اقتصادی و اجتماعی حتی اندکی تغییر یافته است؟ کدام روند اقتصادی نگران‌کننده بهبود یافته یا امید به بهبود آن در آینده وجود دارد؟ و به زبان کوتاه چشم‌انداز اقتصادی کشور چیست؟ در دو ماه اخیر رئیس‌جمهور بارها از قطار پرسرعت پیشرفت سخن گفته‌اند و حتی اعتراضات مردم را تلاش دشمنان خارجی برای توقف حرکت این قطار رانسته‌اند. کاملاً بعید و دور از ذهن است که منظور ایشان از پیشرفت برخی دستاوردهای (در جای خود قابل اعتنا) نظامی باشد. درحالی‌که با تداوم روزافزون آشفنگی در هر چهار بازار اقتصادی و نیز روندهای نگران‌کننده‌تر در تجارت خارجی، امید به بهبود اقتصادی کاهش می‌یابد و در عرصه اجتماعی نیز مشکلات روبه‌جراحی‌مانند کمبود برخی داروهای ساده تولید داخل، ناتوانی دولت در انجام وظایف خود را تداعی می‌کند، بعید است که رئیس‌جمهور بی‌اعتنا و با گفتاری که تداعی‌کننده بی‌خبری از این مسائل مهم و روزمره زندگی مردم است،

ادامه از صفحه اول

برسش مهم و تأمل‌برانگیز اقتصاددانان، صاحبان کسب‌وکار و خانوارها این است که در ۱۵ ماه گذشته کدام شاخص اقتصادی و اجتماعی حتی اندکی تغییر یافته است؟ کدام روند اقتصادی نگران‌کننده بهبود یافته یا امید به بهبود آن در آینده وجود دارد؟ و به زبان کوتاه چشم‌انداز اقتصادی کشور چیست؟ در دو ماه اخیر رئیس‌جمهور بارها از قطار پرسرعت پیشرفت سخن گفته‌اند و حتی اعتراضات مردم را تلاش دشمنان خارجی برای توقف حرکت این قطار رانسته‌اند. کاملاً بعید و دور از ذهن است که منظور ایشان از پیشرفت برخی دستاوردهای (در جای خود قابل اعتنا) نظامی باشد. درحالی‌که با تداوم روزافزون آشفنگی در هر چهار بازار اقتصادی و نیز روندهای نگران‌کننده‌تر در تجارت خارجی، امید به بهبود اقتصادی کاهش می‌یابد و در عرصه اجتماعی نیز مشکلات روبه‌جراحی‌مانند کمبود برخی داروهای ساده تولید داخل، ناتوانی دولت در انجام وظایف خود را تداعی می‌کند، بعید است که رئیس‌جمهور بی‌اعتنا و با گفتاری که تداعی‌کننده بی‌خبری از این مسائل مهم و روزمره زندگی مردم است،

آمادگی گروه بهمن برای تسهیل فرایند هوشمند صنعت پخش کشور

حسین خضری مدیرعامل شرکت بهمن‌دیزل در همایش شرکت‌های صنعت پخش اصفهان که در اتاق بازرگانی این شهر برگزار شد، خدمات و محصولات گروه بهمن برای تسهیل و همراهی با صنعت پخش در زمینه هوشمندسازی سیستم توزیع را معرفی کرد.

در این همایش که فعالان حوزه پخش کشور در آن حضور داشتند، ون اینرودز و خودروهای تجاری بهمن معرفی شد که با توجه به مشخصات و ابعاد این خودرو از سوی شرکت‌های پخش دارو و مواد غذایی مورد استقبال قرار گرفت و حسب درخواست‌های شرکت‌کنندگان قرار شد گروه بهمن نمونه کاربری یخچال‌دار جهت حمل داروها و همچنین طرح‌های قفسه‌ای برای خودرو فورس تهیه کند.

در این همایش حسین خضری عضو هیئت مدیره گروه بهمن و مدیرعامل بهمن‌دیزل محصولات فورس ۶ الی ۸ تن گروه بهمن را که در صنعت حمل‌ونقل مورد استفاده شرکت‌های پخش است، با کاربری‌های مختلف معرفی کرد و از ارائه محصول جدید فورس ۱۲ تن جهت استفاده بیشتر در سیستم توزیع توسط شرکت بهمن‌دیزل خبر داد.

حضور گروه بهمن در این همایش سبب ارائه خدمات متمایز این شرکت بود؛ چنانچه در گروه خودروساز از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در حوزه خدمات فروش و خدمات بعد از فروش مقام نخست را کسب کرده است. بهره‌مندی از شاخص‌هایی همچون اطلاع‌رسانی دقیق طرح‌های فروش،



عکس: شهید تاتی، شرق

ترخیص کانتینر، پول کانتینرها را به مالک پرداخت کند. مسعود دانشمند، عضو هیئت مدیره کانون مؤسسات حمل‌ونقل ایران درباره تبعات مصادره کانتینرهای خارجی به «شرق» می‌گوید: اگر کانتینرها را به عنوان کالای متروکه اعلام و حراج کنیم خطوط کشتی‌رانی خارجی می‌توانند از ما شکایت کنند و کانتینر را همراه با غرامت پس بگیرند. ضمن اینکه دیگر کالایی به مقصد ایران ارسال نمی‌کنند یا بار بدون بسته‌بندی به ایران ارسال می‌کنند که این مسئله تقریباً شدنی نیست یا اینکه بار را به مقصد بندر جبل‌علی امارات ارسال می‌کنند و مجبور هستیم که با کشتی‌های ایرانی از بندر جبل‌علی و بدون کانتینر به ایران بارگیری کنیم. در واقع آنها دیگر بار خود را با کانتینر به ایران نمی‌فرستند و عملیات بارگیری مجدد از بندری خارجی را به صاحبان کالا تحمیل می‌کنند که این اتفاق نه تنها موجب تحمیل مسافت طولانی‌تر و هزینه بیشتر به تجارت ایران می‌شود که باعث می‌شود حق صدور بارنامه از ایران سلب شود.

بنا به توضیحات دانشمند، کنوانسیون‌کی که به تأیید ۸۰ کشور عضو سازمان ملل برسد کنوانسیون عمومی محسوب می‌شود و ایران عضو برخی کنوانسیون‌های مهم مانند پاتا، فیاتا، کارنه‌تیر و... است و اگر ایران کانتینرهای خارجی را مصادره کند، کشورهای خارجی به این کنوانسیون‌ها شکایت می‌کنند و ایران دیگر نمی‌تواند برای محموله‌های تجاری بارنامه صادر کند.

چرا اقتصاددانان به خط نمی‌شوند؟

به تکراری ملال‌انگیز از پیشرفت‌هایی سخن بگویند که به تعبیر خودشان هم مردم و هم نخبگان از آن بی‌خبرند؛ بلکه نه آن را حس می‌کنند و نه جدی می‌گیرند. شاید پیشرفت‌ها با تلاش‌های پنهان یا اعلام‌نشده‌ای در حوزه اقتصاد روزمره یا توسعه بلندمدت و بهبود چشم‌انداز اقتصادی کشور وجود دارد که به هر دلیلی از جمله ابعاد فنی و تخصصی آن، نمی‌توانند بیان کنند. اگر چنین است دست‌کم اقتصاددانان دولت یا اندیشکده‌های همسو با آن در تفسیر این پیشرفت‌های مهم بکوشند و آن را با زبانی فنی برای اقتصاددانان و با زبانی ساده و قابل فهم برای همگان بازگو کنند.

اما باز پرسش مهم و بدون پاسخ این است که اگر نقدهای اقتصاددانان منتقد دولت یا رسانه‌ها نادرست یا غیرمنصفانه یا همراه با ناآگاهی و بدبینی یا حتی غرض و سیاه‌نمایی است، چرا عملکردهای واقعی یا پیشرفت‌های قطار پرسرعت و دستاوردهای آن از سوی سازمان‌های اقتصادی دولت یا اقتصاددان‌های هم‌سود آن بیان نمی‌شود؟ بی‌تردید از دو حال خارج نیست؛ یا چیزی برای بیان وجود ندارد یا این گروه ظاهراً پرشمار اعتباری علمی و اجتماعی برای دفاع از دولت ندارند.

ارتقای سیستم‌های ارائه خدمات، آموزش اثربخش پرسنل در سطح شبکه نمایندگان، توسعه و بهبود دسترسی مشتریان به نمایندگی‌های مجاز، اجرای نظام نظرسنجی مشتریان و بازرسی خودرو قبل از تحویل به مشتری از علل مهم دستیابی به این جایگاه بوده است.

گروه بهمن در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل نیز نقشی اثرگذار ایفا کرده

است. محصولات بهمن‌دیزل دارای ۵ ستاره کیفی هستند.

گروه بهمن در حوزه محصولات تجاری، کامیون‌های فورس ۸.۵ و ۶ تن با کابین خواب‌دار و بدون خواب، انواع کاربری، کشنده امپاور و مینی‌بوس پکاسوس را تولید می‌کند.

همچنین کشنده امپاور BD500، محصول شناخته‌شده بهمن‌دیزل است که موفق به کسب مجوز حمل کالاهای خطرناک (ADR) و استانداردهای روز ایران و اروپا شده است.به تازگی این شرکت با معرفی کامیون ۱۹ تن امپاور BD300 جدیدترین تکنولوژی کامیون‌های متوسط را به بازار تجاری ایران معرفی کرد. محصول دیگر گروه بهمن ون باری اینرودز است که به لحاظ فنی یک کارگو ون محسوب می‌شود و بازار هدف این ون برای مشاغل مرتبط به باربری است و فروشگاه‌های اینترنتی، کافه و رستوران‌های خودرویی، شرکت‌های پخش دارویی، غذایی و سایر مشاغل مرتبط، از مصرف‌کنندگان این محصول هستند.

«اینرودز» دارای موتور ۱۵۰۰ سی‌سی با خروجی ۱۰۵ اسب بخار و گیربکس ۵سرعته دستی است و توانایی تولید ۱۴۰ نیوتن متر گشتاور را دارد.