

جابه‌ار بخشی از یک بازی بزرگ

مولوی عبدالحمید، امام‌جمعه اهل تسنن زاهدان هم در این همایش با تاکید بر اینکه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی دغدغه‌ای بابت امنیت در استان سیستان و بلوچستان نداشته باشند، از دغدغه مردم بومی استفاده شود که قطعا موجب ارتقای امنیت و اشتغال می‌شود.

مرتضی بانک، دبیر شورای عالی مناطق آزاد نیز در این همایش از مزیت‌های فراهم شده در این بندر خبر داد و گفت: امروز جابه‌ار دوره جدیدی از انبساط نقش جهانی در حمل‌ونقل و ترانزیت و صادرات کالا را شروع کرده است و مزیت‌های منطقه‌ای منطقه آزاد و مستثنا بودن از قوانین گمرک، مالیات، کار و ویزا ظرفیت این حرکت جهانی را برای منطقه آزاد جابه‌ار فراهم کرده است.

این دکان دونیش است

آیا این تصادفی است که مذاکرات سرمایه‌گذاران خارجی در بنادر هرگز به ثمر نمی‌رسد؟ عاقلانه نیست که این همه اهماال‌کاری و تعلل، یک چرخه تصادفی بوده باشد. به نظر، زنجیره‌ای از ندانم‌کاری در بنادر ایران علت‌العللی در خود پنهان کرده است. کسی که همه را وام‌دار خود کرده تا سهم رضایت بزرگ‌تری را به‌دست آورد، حتی اگر سهم ایران در منطقه به کمتر از شش درصد رسیده باشد. انکاری پدرخوانده‌ای در برابر رونق و توسعه بنادر ایران قد علم کرده که مجموعه‌ای از این شبکه ندانم‌کاری‌های تعمدی را مدیریت کند. بیایم یک بار از خود پرسیم که این پدرخوانده منافع چه جریانی را تأمین می‌کند؟ آب به آسیاب چه کسی می‌ریزد؟ چه کسانی را و با چه هدفی نم‌گیر می‌کند و برای چه منفعی در این دکان دونیش به کاسبی نشسته است؟ بی‌شک، او بیش از هر هدفی، بی‌آنکه به منافع ملی و روند رو به نزول بنادر ایران بیندیشد، این توصیه مایکل در فیلم پدرخوانده فرانسیس فورد کاپولا را تعقیب می‌کند: «... ما همه کاسبیم، یکی کاسب پول، یکی کاسب مقام، یکی کاسب توجه...» یکی هم کاسب تحریم!

بنفشه بینش: کسب‌وکار کشتی‌های فیدری از زمانی رونق گرفت که بندر جبل‌علی به هاب بنادر منطقه تبدیل شد. به عبارت ساده، بسیاری از کالاهای ایرانی بعد از تخلیه در بندر هاب منطقه (جبل‌علی) از طریق کشتی‌های فیدری به بندر شهید رجایی منتقل می‌شوند. یکی از دلایل عقب‌ماندگی بندر شهید رجایی، همین کسانی هستند که در ایران با کسب‌وکاری که در جبل‌علی به دست آورده‌اند، از امکان هاب‌شدن بندر شهید رجایی جلوگیری می‌کنند، و خود برخی افراد که با لابی‌گری‌های گسترده و نفوذ به مراکز دولتی و ایجاد مراکز خصوصی خاص، مزایده‌ها را هم باطل می‌کنند و از حضور بخش خصوصی واقعی عامدانه جلوگیری می‌کنند تا مونوپل آنها تحت‌الشعاع قرار نگیرد، تا آنجایی پیش رفته که به گفته برخی از کارشناسان فعالان حوزه دریا و بندر، عمده تصمیم‌های کلان در بندر شهید رجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر استراتژیک کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد و این افراد با لابی‌گری در سطوح بالا، عمده ارز را از کشور خارج می‌کنند.

خصولتی‌ها در چهره خصوصی

رضا مختاری، کارشناس بندری، در گفت‌وگو با «شرق» در پاسخ به این پرسش که آیا حذف و کمرنگ‌شدن بخش خصوصی در بنادر کشور یک روند عامدانه و هدفمند است، می‌گوید: در بخش بندری، عملا بخش خصوصی به معنای واقعی مستقل نداریم و در سال‌های گذشته اجازه نمی‌دادند بخش خصوصی واقعی رشد کند. اگر بخش خصوصی داریم، بهتر است بگوییم خصولتی است؛ نه خصوصی. افرادی هستند که یا کاملا چهره دولتی دارند که خدا می‌داند پول سرمایه‌گذاری را از کجا می‌آورند و شرکت خصوصی راه‌اندازی می‌کنند که خصولتی محسوب می‌شود یا به‌هردلیل از روز اول خصوصی بوده‌اند و بعدها به سمت افراد خاصی رفته‌اند و صورت‌شان کاملا خصوصی است؛ اما خصوصی نیستند؛ یعنی وابسته به جایی هستند. نمونه‌ها باز این دسته را هم در صنف ما می‌توان دید که بسیاری تصور می‌کنند این افراد خصوصی هستند؛ اما این‌طور نیست؛ زیرا روند رشدی که باید در عرض ۷۰،۶۰ سال گذشته باشند، در ۱۰ سال می‌گذراند که با این روند به‌نوعی می‌توان آن را هدفمند دانست.

دولتی‌ها به دنبال چهره امین در بخش خصوصی! از او درباره قانون و مقررات مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی هم می‌پرسم که هر بار با موانعی روبه‌رو شده است. اینکه این موانع مطابق با قانون است یا دلایل فراملی دارد، پرسشی است که مطرح می‌شود. مختاری در قالب مثالی آن را توضیح می‌کند: در دوران برجام و بعد از برجام، یک



مونوپلی‌هایی که به نفع امارات، ایران را دور می‌زنند

گروگان‌گیری بنادر ایران

کمپانی اروپایی را برای سرمایه‌گذاری در بنادر به ایران آوردم و جالب بود که پروپوزال ۸۰ صفحه‌ای داده بودیم که آقایان کم کردند و دوباره فرستادم. جالب‌تر این است که وقتی به نتیجه می‌رسیدیم، یکی از مقام‌های سازمان بنادر، بدون هیچ ترس و ابایی اعلام کرد بخش خصوصی خارجی باید با یک کمپانی ایرانی شریک شود. من گفتم طرف ایرانی من هستم، گفتند شما به حساب نمی‌آید! این مقام سازمان بنادر اعلام کرد نغری را که باید شریک ایرانی باشد، ما در آینده اعلام خواهیم کرد. شرکت خارجی هم گفت من شریکم را نمی‌شناسم، یک شریک باید به ما تحمیل شود؟ این شرکت خارجی علاقه‌ای به این کار نداشت. اینکه هیچ میلی از طرف دولت نبود که کسی تلاش کند که این قرارداد بسته شود، سبب شد تا شرکت خارجی از سرمایه‌گذاری در بنادر ایران منصرف شود. در واقع در پاسخ به پرسش شما باید بگویم ممانعت و سختگیری در کار نیست؛ بلکه یک عده خاص می‌توانند تنها در این حوزه ورود کنند. اکنون هم که دوباره تحریم‌ها بر ایران حاکم شده، همان عده‌ای که مونوپلی را در تحریم‌های قبلی در دست گرفته بودند، این‌بار بزرگ‌تر و قدرتمندتر از قبل به انحصار خود ادامه می‌دهند. این کارشناس بندری با این‌حال می‌گوید سازمان بنادر ایران که متولی کشتی‌رانی کشور است، چون با تحریم برخورد می‌کردیم، از همان ابتدا در تکاپو برای حل مشکل و دنبال راهکارهایی بود؛ اما این سازمان نمی‌تواند کار ویژه‌ای کند؛ زیرا عملا کار را

باید حامی صاحب کالا باشد و این انجمن، وجود دارد. **مونوپولی در بنادر**

این کارشناس از یک مونوپولی پرده برمی‌دارد که می‌تواند در آینده خطر بالقوه‌ای برای خطوط کانتینری کشور باشد؛ اتفاقات عجیبی می‌افتد. برای مثال، ترمینال یک اسکله شهیدرجایی را به یک نفر می‌دهند که نماینده خط کشتی‌رانی است. فردا که تحریم‌ها برطرف شد، خطوط کشتی‌رانی نمی‌خواهند کشتی‌هایشان در آن ترمینال بیاید چون اسنادشان به دست رقیبشان می‌افتد. این خیلی واضح است که عملا مشکل بزرگی در آینده خواهیم داشت. اگر فردا تحریم‌ها قطع شود هر خطوطی بیاید می‌خواهد به آن ترمینال برود و این ترمینال جواب‌گو نخواهد بود؛ این یعنی مونوپولی‌کردن.

دلارهای ایران در امارات

مختاری همچنین با اشاره به خروج ارز از کشور به‌وسیله این افراد می‌افزاید: این مونوپولی با لابی‌گری با مسئولان در سطوح بالا، خود را چهره‌ای برای دورزدن تحریم‌ها معرفی می‌کنند، اما درعین‌حال، با سوءاستفاده از شرایط، کشور را دور زده و دلارها را در آن سوی مرزها و امارات ذخیره می‌کنند.

بخش خصوصی به حاشیه رانده شد

مسعود دانشمند، رئیس فدراسیون حمل‌ونقل، نیز در گفت‌وگو با «شرق» از تبعات زدودن بخش خصوصی در بنادر می‌گوید: بنادر ایران باید خصوصی باشد. اپراتور بندر شهیدرجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران، سال‌های سال دست یک کارگزار به نام کوچکی داشتند که اکنون این خطوط در بازار دیگر رنگ و بوی خاص خودش را گرفته است و در شرایطی که برخی ایجنسی‌های وابسته به هیئت‌مدیره این انجمن، برای حق توقف، ارقام دلاری از مردم دریافت می‌کنند، سکوت اختیار کرده و تنها زمانی اعتراض می‌کند که سودی به جیبش نرود. حتی به‌نوعی دیگر می‌توان گفت این انجمن عملا در وزارتخانه به خاطر پشتیبانی همان شخص خصولتی و ارتباطاتی که دارد، سازمان بنادر را به طور کامل دور می‌زند و خواسته‌هایش را از سطح وزارت به نتیجه می‌رساند و عملا قدرت اجرایی سازمان بنادر به‌عنوان متولی اصلی کشتی‌رانی در ایران را از آن می‌گیرد. حالا همین افراد بعد از تحریم، سینه سپر می‌کنند که در زمان تحریم به نفع کشور عمل کردند؛ درحالی‌که در زمان تحریم‌ها جیب‌هایشان را پر می‌کردند و داشتند پول به جیب هند و پاکستان از خط کانتینری می‌ریختند.

پول زور در جیب کاسبان تحریم

به گفته او، در دوره جدید تحریم‌ها بسیار در حق صاحبان کالا احجاف شده و پول‌های روز زیادی از صاحبان کالا گرفته شده است که به نظر می‌رسد بدوستانانی بین بزرگ‌ترین شکل بخش خصوصی که

ادامه در صفحه ۱۵

محیط جدید
اتفاق جدید



همراه با منو صبحانه



کافه عربی
هوکانا خارون

با پارکینگ رایگان

نیاوران، مرکز خرید نارون، طبقه همکف - تلفن رزرو ۰۳۹۸۰۲۶۱