

اقتصادی-سیاسی

۷

چهارشنبه ۲۸دی ۱۴۰۱. شماره ۵۱۶۲

فهرست‌های

واکن‌های فساد!

پشت پرده بازار سیاه اجاره‌واگن‌های صادراتی و حق‌عمل‌کاری با کارت‌بازرگانی دیگران چیست؟



است که برای اجاره‌یک‌واگن صادراتی ۵۰۰ تا ۳۵۰۰ دلار دریافت می‌شود که این پول هیچ‌جا ثبت‌نمی‌شودواین‌واگن‌هاهمان‌واگن‌هایی‌است که پیش‌از این‌را هآهن وارمی‌کردو اکنون عده‌ای سر راه‌وگر دنه ایستاده‌اندو برای اجاره‌واگن‌ها باج‌می‌گیرند،یعنی‌در‌تر‌کمستان عده‌ای ۲۰۰ دلار حق واسطه و در ایران هم عده‌ای ۳ هزار دلار می‌گیرند تا واگن دست‌تاجر برسدو این پول هیچ‌جائیت‌نمی‌شود.

رئیس کمیسیون تجارت‌اتاق مشهد مدعی‌است که اسامی کسانی‌را که در خواست‌آژانسازی داده‌اندو امروز خودفروشنده‌واگن هستند به‌مقام‌های رسمی داده‌است و می‌گوید: بعداز آژانسازی واگن‌ها هزینه‌اجاره‌واگن‌ها به‌طور متوسط ۳ هزار دلار افزایش‌یافته‌است، در حالی‌که تمامی فرایندهای تأمین و بارگیری واگن‌ها زیر نظر راه‌آهن انجام می‌شود.

روشنک معتقد‌است‌تاپیش‌از آژانسازی، این نابسامانی و قیمت‌های عجیب‌درخواستی‌از طرف تر‌کمستان وجود نداشت و بعداز این آژانسازی، عده‌ای از ایران به‌تر‌کمستانی‌ها این رویه رایاد داده‌اندو اکنون درگیر تضادمنافع هستیم. درحالت طبیعی کشور‌های آسیای‌مر‌کزی به‌کالانپاز دارندو واگن‌می‌فرستند، دلیل آن‌دهنده این‌فرست‌سر‌گردنه‌بگیر شده‌اند.

رئیس کمیسیون تجارت‌اتاق

بازرگانی استان می‌گوید:

تنهاراه‌حذف‌ایان‌از سیاه

این‌است که راه‌آهن به‌وظیفه

ذاتی‌اش عمل‌وواگن‌راتامین‌کندو در اختیار تاجر

قرار دهد، هر‌هزینه‌ای هم‌بخواهد بگیرد، حداقل

یکسان‌ورسمی خواهد‌بود.

●**وقتی دلالان، حاکم اجاره‌واگن‌اند**
رئیس اتحادیه‌صادرکنندگان استان، مشکل را نابسامانی‌در تأمین‌واگن‌ها می‌داند. کاظم شیردل در گفت‌وگو با خراسان رضوی اظهار می‌کند: ما اکنون مشکل کمبود داریم، بلکه تأمین آن منطبق با درخواست صادرکننده نیست. راه‌آهن به ۸۰ شرکت بخش خصوصی مجوز تأمین واگن داده‌است و این شرکت‌ها در یک رقابت ناسالم به‌طرف تر‌کمستانی نرخ‌های متفاوتی اعلام می‌کنندو جورا متشنج کرده‌اند. مادر مجموع ۶ شرکت تر‌کمستانی داریم که واگن اجاره می‌دهند، از طرف ایران نیز از ۸۰ شرکت تنها ۳ یا ۴ شرکت به‌طور مستقیم با این شرکت‌ها در ارتباط هستند و بقیه از طریق واسطه‌ها با این شرکت‌ها ارتباط می‌گیرندو کسی نیست بر این مسئله نظارت کند.

رئیس اتحادیه‌صادرکنندگان استان می‌گوید: ما به شرکت‌های تأمین‌کننده اعلام کردیم که یک نرخ ثابت برای اجاره‌واگن‌ها اعلام کنند، به‌طور مثال، درم‌ز سر‌خس قیمت‌واگن ۵۰۰ دلار باشد و ۲۰۰ دلار هم برای اجرت آن، ولی این‌را انجام نمی‌شودو به‌وضعیت‌تاجر نگاه می‌کنند که اگر مجبور باشد تا ۳ هزار دلار هم از او مطالبه می‌کنند، مانند اتفاقی که در روز‌های سال جدید میلادی رخ داد و واگن ۷۰۰ دلاری تا ۴ هزار دلار اجاره داده‌شد و تاجر چاره‌ای جز برپداخت این هزینه‌نداشت.

●**در تر‌کمستان چه خبر است؟**

وی می‌افزاید: راه‌آهن به‌عنوان نهاد حاکمیتی باید به این وضعیت نظارت کند، به‌طور مثال، اعلام کند هر شرکتی که می‌تواند واگن را نهایتاً با نرخ هزار دلار تأمین کند و در اختیار تاجر قرار دهد، اعلام کند و مجوز شرکت‌هایی که حاضر نیستند این کار را انجام دهند، باطل کند تا طرف تر‌کمستانی

مسعود حمیدی/ واگن‌های صادراتی لقمه چربی‌اند که در بازار سیاه معامله می‌شوندو تاجران ناچار به پرداخت چند هزار دلار بیشتر برای کرایه‌آن‌ها هستند، چرا دولت این‌واگن‌ها را به بخش خصوصی داده‌است و چرا برخی تاجران حاضر ند این هزینه‌را بپردازند؟ نقش حق‌عمل‌کار‌ها در این میان چیست؟

به گزارش خراسان رضوی، آسیای مر‌کزی محصور در خشکی، بعد از فروپاشی شوروی در دهه ۹۰ میلادی در قالب کشور‌های CIS (مشرک‌المنافع) به‌هم‌ترین مقصد صادرات و ترانزیت ایران تبدیل‌شد، نه تنها قریابت فرهنگی و تاریخی بلکه موقعیت ژئواکونومیکی ایران به‌عنوان به‌صرفه‌ترین مسیر دسترسی این کشور‌ها به آب‌های آزاد و بازار جهانی و وجود زیرساخت‌های لازم از جمله خطوط ریلی و جاده‌ای مناسب، فرصتی ایده‌آل برای توسعه تجارت کشور به خصوص در وانه ارتباطی یعنی استان خراسان رضوی با این کشور‌ها را فراهم کرده‌بود، اما در طول سه دهه گذشته عملکرد نامطلوب مبتنی بر منافع کوتاه‌مدت و توسعه نیافتن زیرساخت‌ها، انطباق نیافتن و تقویت نشدن روابط دیپلماتیکی باعث شد این کشور‌ها که در گذشته به‌طور کامل وابسته به ایران و صادرات ایران بودند، حتی مرز خود را چندین ماه با ایران مسدود کنند (نمونه‌آن‌گر به رقصانی‌های گمرکی تر‌کمستان است) و رقبای جدی مانند تر‌کیه و چین به تدریج جای ایران را در بازار این کشور‌ها بگیرند. شاید رقابت در عرصه جهانی هم با کشور‌هایی مانند چین و تر‌کیه پیچیدگی‌های خود را داشته باشد، اما گاهی موانع پیش‌پا افتاده داخلی که بایک تصمیم‌مدیریتی ساده می‌توان آن‌ها را رفع کرد، چنان ضربه‌ای بر پیکر توسعه صادرات کشور می‌زند که آثار آن تا مدت‌ها جبران پذیر نیست؛ نمونه‌آن «معضل واگن‌های صادراتی» است. حمل‌ونقل ریلی مزیت‌های بسیاری نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای به خصوص در حوزه ترانزیت و صادرات دارد. کشور‌های آسیای مر‌کزی به لحاظ زیرساخت ریلی وضعیت مناسبی دارند، اما یک تفاوت عمده وجود دارد؛ این که خطوط ریلی کشور‌های آسیای مر‌کزی با خطوط ریلی اروپایی کاملاً متفاوت است و تنها بوژی‌ها و واگن‌های تولیدی این کشور‌ها قادر به تردد در این مسیر‌ها هستند. دلیل این تفاوت به جنگ جهانی باز می‌گردد که اتحاد جماهیر شوروی برای این که بتواند در جنگ با اروپایی‌ها جلوی ورود قطار‌های جنگی اروپا به خاک خود را بگیرد خطوط ریلی‌اش را تغییر داد و این میراث تا به امروز ماندگار شده‌است. بنابراین برای تر‌دد ریلی در این کشور‌ها صادرکنندگان کالا ناچار هستند از واگن‌های تر‌کمستانی و از یکستانی بافرستانی استفاده کنند؛ یعنی تاجر که می‌خواهد از مرز سرخس محموله خود را به این کشور‌ها ببرد باید منتظر یک‌واگن تر‌کمستانی خالی باشد تا بتواند محموله خود را به این کشور‌ها صادر یا ترانزیت کند. تا حدود چهار سال پیش راه‌آهن کشور، متولی تأمین‌واگن‌های صادراتی و مر‌آورده با طرف تر‌کمستانی بود، اما در سال ۹۷ به درخواست برخی تاجران خراسانی تهیه‌واگن‌های صادراتی به بخش خصوصی واگذار شد و عملاراه‌آهن از وظیفه حاکمیتی خودشانه‌خالی کرد و تنها‌صور مجوز را برعهده گرفت و چرخه‌بازاری جدید برای اجاره‌واگن‌های صادراتی دایر شد که تا پیش از این وجود نداشت. اکنون تاجران برای صادر کردن و ترانزیت کالای خود به کشور‌های آسیای مر‌کزی باید به یک شرکت خصوصی در خواست بدهند تا واگن را از طرف تر‌کمستانی تأمین کند که این فرایند به ایجاد بازار غیررسمی و به ادعای رئیس کمیسیون تجارت اتاق مشهد، بازار سیاه دلالی منجر شده‌است که در آن مبالغ دلاری خلاف قانون مطالبه و مر‌آورده می‌شود که در هیچ سند رسمی ثبت نمی‌شود.

●**راه‌آهن از مسئولیتش شانه خالی کرد**
رئیس کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی استان معتقد‌است تأمین‌واگن برای صادرات و ترانزیت، «وظیفه راه‌آهن» است و دولت معمولاً جاهایی را که برایش هزینه‌دارد و بخواهد از زیر آن شانه خالی کند به بخش خصوصی واگذار می‌کند. چهار سال پیش عده‌ای از تاجران که در خواست «ناشایانه» به وزارت راه و شهرسازی دادند که واگن‌های صادراتی آژانسازی شود. این افراد اکنون خود واگن اجاره می‌دهند، اما مسئله این جاست که راه‌آهن بودجه واگن‌ها را از دولت می‌گیرد، اما در تأمین واگن‌ها مسئولیتی متقبل نمی‌شود و وزارت راه از این درخواست ناشایانه، به‌سوءاستفاده کرد.

●**۳ هزار دلار اختلاف**

روشنک می‌گوید: اکنون شرایطی پیش آمده که برای اجاره‌یک‌واگن صادراتی و ترانزیت، به‌طور مثال، درم‌ز سر‌خس قیمت‌واگن ۵۰۰ دلار باشد و ۲۰۰ دلار هم برای اجرت آن، ولی این‌را انجام نمی‌شودو به‌وضعیت‌تاجر نگاه می‌کنند که اگر مجبور باشد تا ۳ هزار دلار هم از او مطالبه می‌کنند، مانند اتفاقی که در روز‌های سال جدید میلادی رخ داد و واگن ۷۰۰ دلاری تا ۴ هزار دلار اجاره داده‌شد و تاجر چاره‌ای جز برپداخت این هزینه‌نداشت.

هم‌از این وضعیت سوءاستفاده‌کنند. شخصی به نام «تیمور» در تر‌کمستان به‌طور مثال، ۵۰۰ واگن را از شرکت‌های تر‌کمستانی، آن‌هم با پول شرکت‌های ایرانی یک‌ساله اجاره کرده‌است و هر قیمتی که می‌خواهد اعلام می‌کند.

رئیس اتحادیه‌صادرکنندگان می‌گوید: خروجی این بازار دلالی برای اجاره‌واگن‌ها افزایش هزینه صادرات است و در نتیجه قیمت تمام‌شده کالاهای صادراتی ما افزایش می‌یابد و ارزش رقابتی خود را با کشور‌های رقیب از دست می‌دهد و این کاملاً به‌ضرر تجارت خارجی کشور است.

●**آن‌روی دیگر سکه و تر‌فند تاجران**
مدیر عامل شرکت دریا داران طوس، به‌عنوان یکی از شرکت‌های رسمی تأمین‌کننده‌واگن‌های صادراتی، روی دیگر داستان بازار سیاه اجاره واگن‌ها را بازگو می‌کند. «هادی زاده» در گفت‌وگو با خراسان رضوی اظهار می‌کند: یکی از دلایل رونق این بازار این‌است که گروهی از تاجران از کارت‌های

«حق‌عمل‌کاری» استفاده می‌کنند و سند صادرات را خودشان نمی‌کشندو کسانی که حق‌عمل‌کاری می‌کنند هزینه‌های حمل‌کالا را هم جزو هزینه‌های خوداعمال می‌کنند؛ یعنی بین شرکت‌اجاره‌دهنده واگن و صادرکننده همیشه یک «حق‌عمل‌کار» وجود دارد و ما ارتباط مستقیمی با صادرکننده نداریم و نمی‌دانیم محموله متعلق به چه کسی است و در این میان سود اصلی را دلال می‌برد.

●**نقش حق‌عمل‌کار‌ها**

وی می‌افزاید: هرکسی که سند صادراتی را می‌کشد موظف‌است هزینه حمل و خدمات را پرداخت کند. الان شما اگر به سالن صادرات راه‌آهن بروید نه صادرکننده‌ای آن‌جانشسته‌است و نه شرکت حمل‌ونقل‌کننده، درحالی‌که سیاست این بود که در این سالن صادرکننده با حمل‌ونقل‌کننده به‌صورت توافقی قرار دادی منعقد کنندو کار صادرات انجام‌شود، اما اکنون یک عده دلال کارت‌حق‌عمل‌کاری نشسته‌اند و صادرکننده با آن‌ها تماس می‌گیرد که سند صادراتی برای آن‌ها بگیرد که در این فرایند بنده اجاره‌دهنده واگن هیچ‌وقت صادرکننده اصلی را نمی‌بینم. مدیر عامل می‌گوید: به‌طور مثال، شرکت فولاد خراسان با شرکت دریا داران طوس قرار داد می‌بنددو کاملاً شفاف‌است، بالطبع چون ارتباط مستقیم و شفاف‌است، شرکت فولاد هزینه‌ای کمتر پرداخت می‌کند، اما وقتی یک تاجر نمی‌خواهد از کارت‌بازرگانی‌اش استفاده کند و از حق‌عمل‌کار استفاده می‌کند هزینه‌ای بیشتری متحمل می‌شود.

●**گر به رقصانی تر‌کمستانی‌ها**

وی دلیل بعدی به‌وجود آمدن بازار سیاه اجاره واگن‌های صادراتی را سیاست‌های راه‌آهن می‌داندو خاطر نشان می‌کند: الان هرکسی با ارائه کارت ملی به راه‌آهن می‌تواند واگن وارد کند و خروجی این سیاست این می‌شود که شرکت رسمی اگر برای یک واگن ۵ هزار دلار به‌طرف تر‌کمستانی پیشنهاد بدهد فرد دیگری ۵۲۰۰ دلار پیشنهاد می‌دهدو طرف تر‌کمستانی هم به‌گونه‌ای است که اگر امروز یک حرفی بزند فردا آن را نقض می‌کند. طرف تر‌کمستانی اول هر فصل یک نرخ جدید اعلام می‌کند و وقتی متوجه می‌شود ما به واگن‌های خاص نیاز داریم دست کم ۱۵ درصد به هزینه اجاره اضافه می‌کندو این چالش همیشگی‌ما

با طرف تر‌کمستانی است.

●**اجاره بیش از نیمی از واگن‌ها توسط حق‌عمل‌کار‌ها**

هادی زاده در پایان می‌گوید: برخی تاجران علاقه

ندارند محموله با کارت بازرگانی آن‌ها صادر شود، از طرفی تاجران ایرانی از شرکت‌های حمل‌ونقل‌کننده نرخ نمی‌گیرند و مر‌آورده نمی‌کنند و بیش از نیمی از آن‌ها و کسانی که واگن اجاره می‌کنند، حق‌عمل‌کار هستند.

●**چرا کارت بازرگانی دیگران؟**
رئیس کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی استان

درباره دلیل استفاده تاجران از کارت‌حق‌عمل‌کاری و کارت بازرگانی افراد دیگر در استان می‌گوید: دلیل آن مشخص است، تاجر می‌خواهد با این کارت تعهدات ارزی را دور بزند، می‌خواهد مالیات واردات را پرداخت نکند. البته توجه داشته باشید که حق‌عمل‌کار‌ها با کارت خودشان، کالا صادر نمی‌کنند، بلکه دلال هستند که هم واگن تهیه می‌کنندو هم کارت بازرگانی. یعنی طرف در راه‌آهن یا گمرک می‌نشینندو کارت بازرگانی از شهر‌های مختلف کشور اجاره می‌کنندو با آن‌ها کالا صادر می‌کنندو بعد از چند وقت هم غیب می‌شود، روشنک با اذعان بر این که بیش از نیمی از صادرات استان دارای فساد است، می‌گوید: این رویه در همه استان‌ها رخ می‌دهدو اتاق نمی‌تواند به این موضوع نظارت کند، بلکه گمرک‌است که می‌داند صادرکننده واقعی است یا خیر، آیا این کارت بازرگانی توانایی صادرات چند میلیون دلاری را دارد یا غیر واقعی است، حراست گمرک می‌تواند این مسئله را کاملاً شفاف کندو جلوی این فساد‌ها و صادرکنندگان غیر واقعی را بگیرد.

●**دولت چه کند؟**

در پایان باید اذعان کرد با توجه به هدف‌گذاری ترانزیت ۲۰ میلیون تنی دولت، لازم‌است وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن به‌وظیفه ذاتی خود در تأمین واگن‌های صادراتی عمل کنند تا دست دلال‌ها و هزینه‌های سرسام‌آور تحمیلی صادراتی ریلی کاهش یابد و گمرک نیز به‌صورت جدی بر عملکرد کارت‌های بازرگانی نظارت کند تا شاهد فرار‌های مالیاتی و غیب شدن واردکنندگان و صادرکنندگان چند میلیون دلاری نباشیم.

از میان خبر‌ها

گوناگون

تأمین سوخت ذخیره در بخش سروایت نیشابور

سوخت ذخیره به میزان کافی در اختیار عاملان توزیع بخش سروایت شهرستان نیشابور قرار گرفته است. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، بخشدار سروایت شهرستان نیشابور گفت: طی هماهنگی با مسئولان شرکت پخش فراورده‌های نفتی نیشابور، نفت سفید به میزان کافی در اختیار عاملان توزیع در سه نقطه بخش سروایت قرار گرفته است. باقر صدیقی افزود: این میزان سوخت به‌صورت امانی در اختیار عاملان توزیع، شوراهای اسلامی و دهیاران سه‌روستا قرار گرفته‌است و در صورت بروز بحران در منطقه سروایت این سهمیه امانی از طریق دهیاران بین اهالی منطقه توزیع می‌شود. بخشدار سروایت گفت: از آن‌جا که گازرسانی به این منطقه طی دو سال گذشته انجام‌شده، بیشتر مردم لوازم و تجهیزات گرمایشی نفت‌سوز خود را در اختیار دارند، از این‌رو در این زمینه مشکل چندانی وجود ندارد. صدیقی تأکید کرد: تمامی دهیاران و اعضای ستاد مدیریت بحران بخش سروایت در آمادگی کامل و آماده‌باش هستند تا در زمان نیاز، خدمات لازم به مردم ارائه شود.

مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان:

تبیین صحیح رسانه‌ای یکی از راهکارهای مدیریت بحران است

اعلمی/مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی خراسان رضوی، در جلسه هم‌اندیشی با اصحاب رسانه در تربت جام گفت: تبیین صحیح رسانه‌ای یکی از راهکارهای مدیریت بحران است و باید رسانه‌های شهرستان تربت جام به این موضوع اهتمام‌ورزند تا از سیاه‌نمایی رسانه‌ای جلوگیری شود. به گزارش خراسان رضوی، حسین زاده در این جلسه هم‌اندیشی که صبح دیروز در مصلا‌ی الغدير تربت جام برگزار شد، گفت: رسانه‌ها باید با درک صحیح از تبیین رسانه در باره موضوعات اخیر و مشکلات موجود تربت جام تولید محتوا کنند و متأسفانه رسانه‌های معاند طی چندروز اخیر از آب‌گل‌آلود سوءاستفاده کردند. وی خاطر نشان کرد: رسانه‌های محلی تربت جام قطعاً درک صحیحی از موضوع بحران گاز دارندو باید با ارائه راهکارهای مناسب به مدیران و مردم کمک کنند. وی گفت: رسانه‌های استان و کشور باید عملکرد رسانه‌های بیگانه را در باره وضعیت موجود در تربت جام، با پررنگ کردن اتفاقات خوب خنثی کنند.

آگهی استخدام در شرکت معتبر داروسازی

یک شرکت تولید کننده دارو به منظور تکمیل کادر کارشناسی و کارشناسی ارشد خود نیاز به تخصص های زیر را دارد، متقاضیان می توانند رزومه خود را حداکثر تا تاریخ ۱۰ بهمن ۱۴۰۱ به پست الکترونیکی job.mashhad@gmail.com ارسال نمایند. بدیهی است به درخواست های ارسالی بعد از تاریخ فوق الذکر رسیدگی نخواهد شد.

ردیف	مقطع تحصیلی	رشته تحصیلی	جنسیت	تجربه (سال)
۱	لیسانس/ فوق لیسانس	زیست شناسی سلولی و مولکولی/ بیوشیمی/ میکروبیولوژی/ علوم آزمایشگاهی/ شیمی کاربردی و محض/ مهندسی شیمی/ بیوتکنولوژی	مرد	-
۲	لیسانس/ فوق لیسانس	الکترونیک/ مکانیک/ سیالات/ برق	مرد	۳
۳	لیسانس/ فوق لیسانس	مهندسی صنایع	مرد	۳
۴	لیسانس/ فوق لیسانس	بازرگانی (تسلط به مقررات واردات و صادرات)	مرد	۳
۵	لیسانس	بازاریابی/ فروش	مرد	۳
۶	لیسانس/ فوق لیسانس	شیمی تجزیه / مسلط به کار با دستگاه HPLC	مرد/زن	۳
۷	لیسانس	رشته های مرتبط با انبارداری	مرد	۳

شرایط اختصاصی:

- کلیه آقایان می بایست دارای کارت پایان خدمت و یا معافیت دائم غیر پزشکی باشند.**
- تسلط به زبان انگلیسی، کامپیوتر و دارا بودن سابقه کار مفید و مرتبط از اولویت استخدام می باشد.**
- حداکثر سن برای کارشناس ۲۸ سال، کارشناس ارشد ۳۰ سال می باشد.**
- سلامت کامل جسمانی.**
- اخذ مدرک از دانشگاههای معتبر دولتی.**
- خانواده معظم شهداء و جانبازان در اولویت می باشند.**