گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۴۹۶۰۳۶
یکشنبه ۱۵ مهر ۱۴۰۳ ۱۰:۰۸

سرابی بنام توسعه

توهم سرمایه گذاری ۱۵ هزار میلیاردی! &#۴۷; پشت پرده قرارداد هیمکو و سازمان بنادر چیست؟!

(هیمکو) شرکت مدیریت بین المللی همراه از اواخر دولت دوازدهم با ادعای سرمایه گذاری ۱۵ هزار میلیارد تومانی جهت ساخت ۳ اسکله مدرن برای تخلیه و بارگیری مواد معدنی توانسته است ۱۰۰ هزار هکتار از اراضی سازمان بنادر و دریانوردی را درا ختیار بگیرد، پروژه‌ای که حواشی زیادی در پی داشت و بعد از ۶ سال هنوز به ثمر نرسیده است.

به گزارش خبرنگار گروه اقتصاد گزارش خبر-دریا، شرکت مدیریت بین المللی همراه (هیمکو) در اواخر دولت دوازدهم از سازمان بنادر و دریانوردی با ادعای سرمایه گذاری ۱۵ هزار میلیارد تومانی جهت ساخت ۳ پست اسکله مدرن و مکانیزه برای تخلیه و بارگیری

مواد معدنی در محدوده اسکله شهید رجایی بندرعباس توانسته است ۱۰۰ هکتار از اراضی سازمان بنادر و دریانوردی را در اختیار خود درآورد. قرار بود این شرکت در مدت ۴ سال این اسکله را به بهره برداری برساند. موضوعی که با توجه به ابعاد آن و عدم

سرمایه گذاری وعده داده شده، این شائبه را به ذهم متبادر می سازد که برای تصاحب این قرارداد چرب از روابط پشت پرده و ذی نفوذان ممکن است استفاده شده باشد. طبیعتا در چنین شرایطی انتظار می رود که نهادهای نظارتی به دقت نظر بیشتری به موضوع این

قرارداد ورود کرده و آن را مورد بررسی قرار دهند.

این فرآیند معیوب حتی در دولت سیزدهم هم بار دیگر بدون آنکه پیشرفتی در طرح مذکور وجود داشته باشد و یا سرمایه گذاری وعده داده شده محقق گردد، بار دیگر تکرار شده و قرارداد سازمان بنادر و دریانوردی با شرکت هیمکو ادامه یافته است. در همین چارچوب

گفته می شود تنها اقدامی که از سوی شرکت مورد اشاره صورت گرفته، این است که توانسته ۳۰۰ میلیارد تومان بدون آنکه پروژه پیشرفتی داشته باشد، تسهیلات دریافت کند و با این مبلغ ۲۰ هکتار از زمین مذکور را تسطیح کرده و صرفا یک دفتر ۵۰۰ متری که آن هم

در راستای فعالیت مرتبط با اسکله و بندر است در این ۲۰ هکتار بسازد!

طبق بررسی‌های مدیر عامل شرکت هیمکو نه تحصیلات مرتبط با حوزه بنادر و لجستیک دارد و نه سوابق اجرایی کار در این زمینه را دارا است. سوال اینجاست چگونه اداره کل بنادر قصد دارد ۱۷ هکتار زمین را که بسیاری از عملیات تخلیه و بارگیری ریلی مواد معدنی

درآن انجام می‌شود را به شرکتی که از زمان تاسیس (۱۳۹۶) تاکنون حتی یک متر مربع پیشرفت پروژه نداشته و در این عرصه بی نام و نشان شناخته می شود، واگذار کند؟

از قرار معلوم، قرارداد اولیه این شرکت در زمان ریاست جمهوری «حسن روحانی» منعقد شد و پس از گذشت ۴ سال، بدون انجام هیچ گونه پروژه اجرایی در معرض فسخ قرار داشت که با آغاز فعالیت دولت سیزدهم دوباره قرارداد جدیدی آن هم بدون فراخوان با این

شرکت به انعقاد رسید که این رویه کاملا غیرقانونی شمرده می شود؛ به عبارتی قراردادی که هیچ دستاوردی نداشت را دوباره فعال ساخته و ادامه داده اند که بی ثمر بودن آن تاکنون نیز ادامه یافته است.

پز عالی؛ جیب خالی ؟!

گفتنی است یکی از ویژگی‌های مهم پروژه شرکت هیمکو، احداث ۱۴ خط ریلی به طول ۱۷ کیلومتر (ریل یارد) در وب سایت شرکت عنوان شده، این درحالی است که از این ۱۴ خط ریلی ۸ خط ریلی که از قبل در این اسکله وجود داشته و شنیده شده بقیه را هم قرار

است از درآمد حاصل از اسکله و بنادر و تخلیه بارها که مبلغ هنگفتی است؛ تامین هزینه کنند!

نکته مهم دیگر اینجاست که چطور مدیر عامل شرکت مدیریت بین المللی همراه جاده ریل دریا برند (هیمکو) بدون داشتن هیچ گونه تخصصی در این زمینه به سمت مدیر عاملی این شرکت قرار می‌گیرد و نظارت سازمان بنادر نسبت به این مسئله و از آن مهم‌تر ارائه

تسهیلات بدون در نظرگرفتن سوابق اجرایی و پیشرفت پروژه چگونه ممکن است؟!

این داستان ادامه دارد ...

همچنین طبق شنیده‌های موثق مدیر عامل این شرکت مدعی شده است پس از انعقاد قرارداد و تکمیل مطالعات پایه، هم‌اکنون در مرحله مطالعات تفصیلی قرار داریم. بخش مطالعات دریایی نیز در مراحل پایانی بوده و پیش‌بینی می‌شود نقشه‌های فاز ۲ تا یک یا ۲ ماه

آینده صادر شود. در بخش ساحلی، عملیات اجرایی بخشی از داکت با موفقیت انجام شده است. همچنین، مطالعات تفصیلی تجهیزات مکانیکی و ریل به اتمام رسیده و پیش‌بینی می‌شده است که بتن‌ریزی این انبارها تا پایان شهریور ماه گذشته انجام شود! که اطلاع دقیقی

از این موضوع در دست نیست. علاوه بر این، مدعی شده که مجوزهای لازم برای احداث کریدور ریلی نیز دریافت شده و عملیات خاکبرداری به زودی آغاز می‌شود.

جای خالی مناقصه در یک قرارداد مهم!

این در حالی است که طبق عرف و استاندارد، انجام چنین پروژه‌ای از ابتدا تا انتها حدود ۴ سال زمان نیاز دارد؛ حال آن که پس از گذشت ۶ سال پرحاشیه برای این پروژه همچنان ثمره‌ای از آن نرسیده است.

واگذاری این قرارداد در حالی انجام شد که سوالات زیادی برای هر بخش از آن مطرح می‌شود. نخست آنکه گفته می شود تشریفات قانونی و مناقصه ای در کار نبوده است! اگر این گزاره به درستی بیان شده، علت واگذاری این پروژه بدون تشریفات و مناقصه به این

شرکت تازه تاسیس بدون داشتن یک سابقه فعالیت قوی، چیست؟!

از طرفی آیا هیچ شرکت توانمند دیگری در این زمینه وجود نداشته که به صورت ترک تشریفات چنین پروژه‌ای به این شرکت واگذار شده است؟!

یا اجرای این پروژه نیازمند فناوری ویژه‌ای بوده که از روش مناقصه برای واگذاری آن استفاده نشده است؟! این سئوالاتی است که سازمان بنادر و دریانوردی، نهادهای متولی این مساله و البته نهادهای نظارتی باید دنبال پاسخ آن و اعلام دلایل برای افکار عمومی و سایر شرکت هایی که در این زمینه فعالیت می کنند، باشند.

منبع:تابناک

شفاف سازی و پاسخ به این دست سوالات می‌تواند پرده از واقعیت واگذاری این قرارداد بعد از ۶ سال، بردارد. رسانه آمادگی لازم برای شنیدن و درج پاسخ نهادهای متولی، شرکت مذکور و نهادهای نظارتی را در این زمینه دارد.