

تداوم کشمکش بر سر نحوه دریافت
حقوق و عوارض گمرکی

قابل عرض در مورد ارز

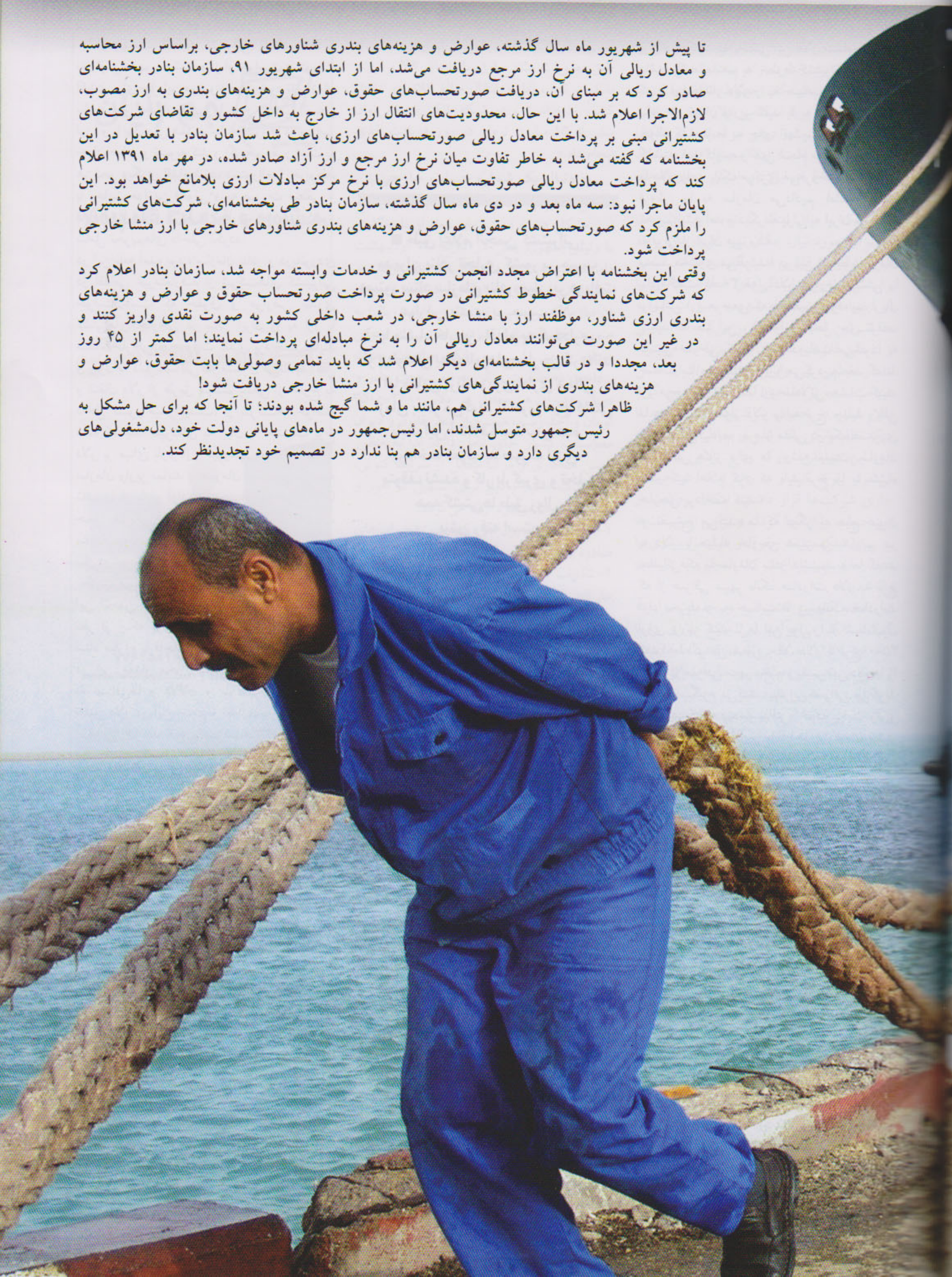


تا پیش از شهریور ماه سال گذشته، عوارض و هزینه‌های بندری شناورهای خارجی، براساس ارزش محاسبه و معادل ریالی آن به نرخ ارز مرجع دریافت می‌شد، اما از ابتدای شهریور ۹۱، سازمان بنادر بخشنامه‌ای صادر کرد که بر مبنای آن، دریافت صورتحساب‌های حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری به ارزش مصوب، لازم‌الاجرا اعلام شد. با این حال، محدودیت‌های انتقال ارز از خارج به داخل کشور و تقاضای شرکت‌های کشتیرانی مبنی بر پرداخت معادل ریالی صورتحساب‌های ارزی، باعث شد سازمان بنادر با تعدیل در این بخشنامه که گفته می‌شد به خاطر تفاوت میان نرخ ارز مرجع و ارز آزاد صادر شده، در مهر ماه ۱۳۹۱ اعلام کند که پرداخت معادل ریالی صورتحساب‌های ارزی با نرخ مرکز مبادلات ارزی بلامانع خواهد بود. این پایان ماجرا نبود: سه ماه بعد و در دی ماه سال گذشته، سازمان بنادر طی بخشنامه‌ای، شرکت‌های کشتیرانی را ملزم کرد که صورتحساب‌های حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری شناورهای خارجی با ارزش منشا خارجی پرداخت شود.

وقتی این بخشنامه با اعتراض مجدد انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته مواجه شد، سازمان بنادر اعلام کرد که شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی در صورت پرداخت صورتحساب حقوق و عوارض و هزینه‌های بندری ارزی شناور، موظفند ارز با منشا خارجی، در شعب داخلی کشور به صورت نقدی واریز کنند و در غیر این صورت می‌توانند معادل ریالی آن را به نرخ مبادله‌ای پرداخت نمایند؛ اما کمتر از ۴۵ روز بعد، مجدداً و در قالب بخشنامه‌ای دیگر اعلام شد که باید تمامی وصولی‌ها بابت حقوق، عوارض و

هزینه‌های بندری از نمایندگی‌های کشتیرانی با ارزش منشا خارجی دریافت شود!

ظاهراً شرکت‌های کشتیرانی هم، مانند ما و شما گیج شده بودند؛ تا آنجا که برای حل مشکل به رئیس جمهور متوسل شدند، اما رئیس‌جمهور در ماه‌های پایانی دولت خود، دل‌مشغولی‌های دیگری دارد و سازمان بنادر هم بنا ندارد در تصمیم خود تجدیدنظر کند.



۲۱ اردیبهشت، انجمن کشتیرانی، نامه‌ای خطاب به رئیس‌جمهور نوشت و از او خواست دستورات اکیدی برای حل این موضوع صادر شود تا سازمان بنادر، صورتحساب‌ها را با نرخ رسمی (تسعیر ارز) و با پول ملی همانند سایر کشورها در سراسر جهان صادر و تسویه کند و اگر هم مقرر است به هر نحو دیگری اقدام شود، دستورالعمل مربوطه، با رعایت موازین قانونی و به صورت منطقی و قابل اجرا صادر گردد تا تجارت خارجی کشور شامل تحریم‌های داخلی نگردد.

در این نامه آمده بود: «سازمان بنادر و دریانوردی در اقدامی غیرمتعارف، از شرکت‌های کشتیرانی خواسته است که حقوق و عوارض بندری کشتی‌های خارجی در بنادر ایران را به ارز با منشاء خارجی به صورت نقدی پرداخت نمایند و چون به دلیل مسائلی که مسبوق می‌باشید، نقل و انتقال دلار از طریق سیستم بانکی از خارج به داخل کشور میسر نیست، از شرکت‌ها خواسته شده که ابتدا سپرده‌ای به ریال با احتساب نرخ دلار بر مبنای بازار ارز غیررسمی به حساب آن سازمان واریز نمایند و همزمان دلارهای خواسته شده را از بازار آزاد و از صرافی‌ها خرید و با حمل فیزیکی اسکناس‌ها، آن را به حساب سازمان مزبور واریز نمایند؛ در حالی که ارز مورد نیاز در این ارتباط معادل میلیون‌ها دلار در هر ماه محاسبه می‌شود.»

این انجمن در ادامه نامه تصریح کرده: «صرف نظر از اینکه براساس مقررات بانک مرکزی و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، جابه‌جایی دلار در این مقدار مجاز نیست، مراجعه شرکت‌ها به صرافی‌ها و دلالتان و سوداگران ارز جهت تأمین دلار در این حجم و اندازه، به یقین ایجاد آشفتگی خواهد کرد و شرکت‌ها نیز در اجرای چنین دستورالعملی مواجه با دشواری‌ها و حتی مخاطرات فراوانی می‌شوند؛ مضافاً این که تقاضا برای خرید ارز در بازار آزاد، موجبات افزایش قیمت دلار و تضعیف پول ملی می‌گردد.»

طبق اعلام انجمن، مدیران بنادر تجاری کشور بر حسب دستور واصله از ستاد سازمان بنادر در تهران، اقدام به خودداری از پهلودهی شناورهای خارجی حامل کالای صادراتی و تخلیه کالاهای اساسی نموده‌اند: «طبق اطلاع واصله از برخی از شرکت‌ها، مالکان این قبیل کشتی‌ها اظهار داشته‌اند که چون مشکل موجود ناشی از عدم امکان انتقال ارز به ایران است، اگر مسوولان و مقامات بندری کشور راه‌حل قابل اجرایی ارائه ندهند، آنان ناچار خواهند بود در خصوص واردات کالا به دلیل عدم صدور اجازه تخلیه محمولات خود در بنادر ایران، کشتی‌های خود را به بنادر غیرایرانی هدایت و اقدام به تخلیه محمولات ایران در بنادر مزبور نمایند. در این موقعیت حساس و به ویژه در آستانه انتخابات اینگونه تصمیمات احتمال رکود یا تعطیلی بنادر را فراهم خواهد نمود.»

■ طبق اعلام انجمن کشتیرانی، مدیران بنادر تجاری کشور بر حسب دستور ستاد سازمان بنادر، مبنی بر دریافت عوارض بندری بر حسب دلار با منشاء خارجی، اقدام به خودداری از پهلودهی به شناورهای خارجی کرده‌اند اما معاون برنامه‌ریزی اداری و مالی سازمان بنادر می‌گوید تا امروز هیچ کشتی بابت این اختلاف حساب و عدم پرداخت تعرفه به صورت ارزی، متوقف نشده و کار بارگیری و تخلیه همه کشتی‌ها طبق روال پیش رفته است

البته کندی فعالیت در بنادر و عدم تمایل خطوط نسبت به کار در بنادر ایران به دلیل بخشنامه‌های جدید، موردی است که معاون برنامه‌ریزی اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی آن را رد می‌کند: «تا امروز هیچ کشتی بابت این اختلاف حساب و پرداخت نکردن تعرفه به صورت ارزی، متوقف نشده و کار بارگیری و تخلیه همه کشتی‌ها طبق روال پیش رفته است.»

امامی گفت: «در حال حاضر، نمایندگی‌های شرکت‌های کشتیرانی، به شکل علی‌الحساب، تعرفه را به ریال پرداخت می‌کنند، اما پس از مدتی باید صورتحساب‌ها به دلار پرداخت شود؛ از این رو از آنها می‌خواهیم به جای نامه‌نگاری، قانون را اجرا کنند.»

او توضیح داد که پیرو مذاکرات با شرکت‌های کشتیرانی، صرافی بانک صادرات به عنوان عامل برای پرداخت ارز از سوی متقاضیان به سازمان بنادر اعلام شده است.

ارز موردنظر در دسترس نمی‌باشد!

در این باره، مدیرعامل شرکت گراش دریا در گفتگو با خبرنگار ترابرن می‌گوید: «پیش از تحریم بانک‌های ایران، سازمان بنادر به ما اعلام می‌کرد که باید بابت حقوق و عوارض ورود کشتی‌های خارجی به بنادر مثلاً سی هزار دلار

پرداخت کنید که بایستی این دلار منشاء خارجی داشته باشد. ما هم به خطوط کشتیرانی می‌گفتیم که یا این مقدار دلار را به حساب ارزی سازمان بنادر در تهران واریز کنید یا به حساب شرکت حواله کنید تا ما به جای آنها پرداخت کنیم. در گذشته، این کار به راحتی انجام می‌شد. حتی گاه ما دلار را به بانک مرکزی می‌فروختیم و گواهی فروش را به سازمان می‌دادیم. اما مشکلات تحریم پیش آمد و دیگر نه پولی به ایران می‌آید و نه پولی از ایران می‌رود.»

محمد مختاری می‌افزاید: «در این شرایط، سازمان بنادر گفت که ۳۰ هزار دلار عوارض کشتی را براساس ارز مرجعی که ما تعیین کرده‌ایم، ریال بدهید. ما هم این ریال را از محل حق توقف کانتینر خارجی که به ریال دریافت می‌شود، به حساب سازمان بنادر واریز می‌کردیم. بعد گفتند ارز مرجع کم است، با ارز مبادلاتی حساب کنید ما هم آن ۳۰ هزار دلار را به نرخ جدید ریالی حساب می‌کردیم. پس از مدتی در یک دستوری که علتش هنوز برای ما روشن نیست، سازمان بنادر کتبا اعلام کرد که باید نرخ را با منشاء خارجی پرداخت کنید.»

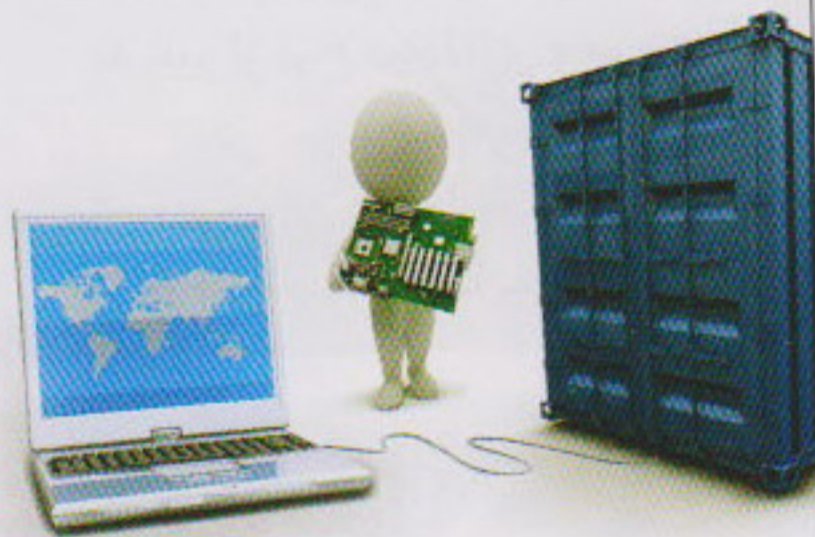
او تصریح می‌کند: «ما که دیگر به هیچ عنوان به دلار با منشاء خارجی دسترسی نداریم. در جلساتی که با سازمان بنادر داشتیم، به ما گفتند که از صرافی سپهر بانک صادرات دلار به نرخ آزاد بخرید و به حساب ما در بانک صادرات ارزی واریز کنید تا ما این پول را از شما قبول کنیم؛ اما اگر من همین حالا، دلار با نرخ ۳۵۰۰ تومان از صرافی سپهر بخرم و پلیس این دلارها را ببیند، دستگیرم می‌کنند. بنابراین صرافی می‌گوید برای این که به دردسر نیافتی، خودم برای واریز می‌کنم، اما نرخ دلار را با ۱۰ تا ۲۰ تومان بیشتر از صرافی‌های دیگر می‌فروشد. من هم مجبورم این گونه حساب کنم. چون می‌گویند اگر این کار را نکنید، اجازه نمی‌دهیم کشتی‌تان بار را در بندر تخلیه کند.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بروبحر نیز مشکل را چنین تشریح می‌کند: «با آنکه طبق قانون، سازمان بنادر و دریانوردی باید عوارض بندری کشتی‌های با پرچم غیرایرانی را به ارز دریافت کند، ولی از سال ۸۷، با توجه به محدودیت‌های اعمال شده بر نظام بانکی، این سازمان براساس استعلامی که از بانک مرکزی انجام داد، شرکت‌ها را مجاز به پرداخت معادل ریالی صورتحساب‌های ارزی با نرخ واریزنامه‌ای کرد. بنابراین در این سال‌ها برخی به ریال و برخی هم به دلار و یا حتی یورو، صورتحساب‌ها را تسویه می‌کردند. این رویه ادامه داشت تا اواخر تابستان ۹۰ که ارتباط بانکی بین بانک‌های ایرانی و بانک‌های مستقر در امارات محدود و مسدود شد و همزمان افزایش نرخ ارز و کاهش ارزش پول ملی نیز رقم خورد. با این اوصاف، تسویه صورتحساب‌های حقوق و عوارض بندری کشتی‌ها به روال سابق تا

جم رایان

مشاوره و خدمات کامپیوتر

۱۰ سال با بیش از ۱۰۰ شرکت ترابری افتخار ماست



۷۷۶۲۵۸۱۴-۵ | ۷۷۶۲۵۱۸۸-۹

www.JamRayan.com | Info@JamRayan.com

 Navagan Bar Co. ناوگان بار	 باربران ایران	 بارفرایی پارسینان
 توسعه انبوه سازی پاسارگاد	 ترابری ریل (ترانس ریل)	 تکوین بار
 آمدراه	 هویار ترابر	 خیام ترابر
 نیک تک	 جاده رانان	 سیراف
 آرنا مهر	 روان راه	 پنج اقلیم

نقدی دلار است گفت: «این در شرایطی است که طبق مصوبات ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و بانک مرکزی، نقل و انتقال مبالغ کلان در داخل کشور جرم است و در شبکه بانکی نیز نمی‌توان بیش از ۱۵ میلیون تومان در روز دریافت نقدی انجام داد.»

به دنبال یک شماره حساب خارجی

انجمن کشتیرانی پیشنهادات دیگری نیز برای رفع این مشکل داشته است؛ روز بعد از نامه‌نگاری با رئیس‌جمهور، یعنی در تاریخ ۲۲ اردیبهشت ماه، انجمن به رئیس سازمان بنادر نامه نوشت و پیشنهاداتی ارائه کرد: «راهکار ارائه شده از سوی آن سازمان مبنی بر پرداخت نقدی (ارز-ریال) به صورت علی‌الحساب سپرده و در پی آن معرفی صرافی سپهر وابسته به بانک صادرات جهت پرداخت به صورت ریالی به نام سازمان بنادر و دریانوردی آن هم معادل هر دلار ۳۶۰۰-۳۵۰۰ تومان و اخذ رسید، مبهم و از منظر قانون و دیوان محاسبات کشور جای تامل دارد. لذا به منظور حسن همکاری و درک متقابل از شرایط کنونی، پیشنهادات مشروح ذیل برای تسهیل در امور و عبور از بحران موجود ارائه می‌گردد.

۱- جهت تقویت پول ملی، کلیه صورتحساب‌های صادره به ریال تنظیم گردد.

۲- تکلیف سپرده‌های پرداخت شده به صورت علی‌الحساب بابت حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری به منظور تسویه حساب با خطوط کشتیرانی و مالکین کشتی‌ها و نیز شفافیت آن برای ممیزین دارایی مشخص و اعلام گردد.

۳- در صورت اصرار به دریافت ارز با منشاء خارجی، سازمان بنادر و دریانوردی یا صرافی سپهر، شماره حساب بانکی در خارج از کشور (ترجیحاً در امارات) معرفی کند تا با خطوط کشتیرانی جهت تسویه صورتحساب‌های صادره از طرف آن سازمان هماهنگی گردد.

۴- کار گروهی از نمایندگان آن سازمان و انجمن جهت تعیین روش منطقی، شفاف و قابل اجرا تشکیل گردد.

این نامه‌ها پاسخی در پی نداشت، بنابراین با توجه به اینکه گفته می‌شد شرکت‌های عضو این تشکل، بعضاً دو صورتحساب برای یک کشتی دریافت کرده‌اند و نمی‌دانند چگونه آنرا تسویه کنند، روز بعد نامه دیگری ارسال شد: «استدعا دارد به هر نحو که صلاح می‌دانید مقرر فرمائید که پاسخ لازم به این انجمن داده شده تا متقابلاً به اطلاع کلیه اعضا رسانده شود و در صورتی که ارسال پاسخ امکانپذیر نباشد استدعا دارد موافقت فرمائید از تاریخ ۹۲/۰۴/۰۱ هزینه‌های THC در کلیه بنادر کشور به استثنای کانتینر خالی و ترانشیپی که از طرف نمایندگان خطوط رأساً پرداخت خواهد گردید، مستقیماً توسط بنادر تابعه از صاحبان کالا اخذ شود و نمایندگان خطوط کانتینر در این مورد مسئولیت نداشته باشند.»

اواسط زمستان سال ۹۱ انجام می‌شد، اما پس از آن، سازمان بنادر بدون ارائه دستورالعمل روشن و اجرایی، از نمایندگان خطوط، تقاضای ارز با منشاء خارجی و یا اسکناس دلار کرد که اولی قابل دستیابی نیست و دومی نیز خود با دو اشکال اساسی روبه‌رو است؛ اولاً محمول قانونی ندارد و ثانیاً از لحاظ عملیاتی و امنیتی دچار اشکال جدی است.»

امید ملک با بیان اینکه با توجه به بالا بودن حجم ارز مورد نیاز، امکان تهیه آن در بازار آزاد غیرممکن و غیرقانونی است گفت: «مالکان کشتی براساس برآورد نمایندگی‌های خطوط، مبالغی را در ازای خدمات انجام شده به صورت ارز به حساب این نمایندگی‌ها واریز می‌کنند که بخشی از آن طبق قانون به سازمان بنادر پرداخت می‌شود، اما در مقطعی، این واریزی‌ها بعلاوه کرایه حمل دریافت شده از صاحبان کالا، بدون هیچ‌گونه اعلام قبلی، در حساب شرکت‌ها رسوب کرد. تا اینکه نظام بانکی یک شبه و بخاطر تفاوت نرخ ارز، این درآمدها را که مبالغ بالایی را شامل می‌شود، بلوکه کرد و به رغم اینکه در حساب جاری شرکت‌ها قرار داشت، امکان برداشت از این حساب را از آنها گرفت و برخی از شرکت‌ها نیز برای اینکه بتواند حقوق و عوارض بندری را به سازمان بنادر پرداخت کنند، مجبور به دریافت وام شدند.»

این عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: «بانک می‌خواهد این مبالغ دلاری را با نرخ ارز ۱۲۶۶ به ما پرداخت کند، اما ما فعلاً ترجیح می‌دهیم این مبلغ در حساب‌ها باقی بماند تا تکلیف آن تعیین شود. این در حالی است که بانک نه می‌تواند به ما اسکناس دلار بدهد و نه می‌تواند دلار را به خارج از کشور حواله کند.»

وی ادامه داد: «با اینکه در حال حاضر نرخ ارز مرجع و مبادله‌ای مبنای فعالیت‌های اقتصادی است، اما نمایندگی خطوط و حتی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، از سازمان بنادر و دریانوردی خواسته‌اند تعرفه‌های ارزی را با هر نرخی که می‌خواهد دریافت کند، مشروط به اینکه آن را در صورتحساب‌ها قید کند تا شرکت‌ها بتوانند آن را در دفاتر خود اعمال و پس از وصول از مالکین کشتی به این سازمان پرداخت کنند.»

ملک ادامه داد: «علاوه بر این، به سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهاد داده‌ایم صورتحساب‌های ما را با هر نرخی که می‌خواهد به ریال تبدیل کند و با قید در صورتحساب، آن را در اختیار ما قرار دهد، اما از آنجا مقررات بانک مرکزی، اجازه درج نرخ ارز به غیر از نرخ مبادله‌ای و مرجع را در صورتحساب‌ها نمی‌دهد، سازمان نمی‌تواند درخواست ارزی خود را در این صورتحساب‌ها درج کند.»

وی با ذکر این نکته که سازمان بنادر و دریانوردی این پیشنهاد را نپذیرفته و تنها مصر به دریافت

... این ارزشها متعلق به ماست

با استناد به نامه معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی صندوق بازنشستگی مستخدمین سازمان بنادر و دریانوردی به شرکت‌های فعال در بندر امام خمینی نامه‌ای ارسال کرده مبنی بر اینکه در تسویه بدهی‌ها به ارزش منشاء خارجی تسریع کنند و تهدید کرده که در صورت عدم پرداخت و تسویه کامل در دفاتر این شرکت، هرگونه تأخیر در انجام خدمات به عهده آن شرکت است.

این موضوع، نامه‌نگاری مجدد انجمن به عطاالله صدر را در پی داشت. آنها در این نامه که به تاریخ ۱۳۹۲/۲/۲۸ نوشته شده، پرسیده‌اند مسئول سیاستگذاری مسائل ارزی کشور، بانک مرکزی است یا صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی؟ «... آیا صندوق بازنشستگی مستخدمین سازمان بنادر و دریانوردی از سازمان‌های حاکمیتی است؟ معاون برنامه‌ریزی اقتصادی و بازرگانی این صندوق با چه مجوزی به این شرکت (شرکت دریایی هدایت کشتی خلیج فارس که ماهیتا یک شرکت خصوصی است) دستور می‌دهد که صورتحساب‌های صادره شرکت مذکور را فقط با ارزش منشاء خارجی مطالبه نمایند. شرکت دریایی هدایت کشتی خلیج فارس برای هیچ یک از اعضای انجمن شناخته شده نیست و از طرف هیچ ارگانی حتی سازمان بنادر هم به این انجمن معرفی نشده است. در عین حال، فقط اشخاص حقیقی و یا حقوقی که دارای مجوز از بانک مرکزی هستند می‌توانند نسبت به دریافت ارزش در ازای خدمات به اشخاص یا شرکت‌های دریافت‌کننده خدمات اقدام کنند. با توجه به این که سازمان بنادر تاکنون هیچگونه دستورالعملی در خصوص نحوه دریافت و پرداخت صورتحساب‌های کشتی‌های خارجی را مشخص نکرده، این که شرکت مذکور چگونه این دستور را صادر نموده است، معلوم نیست؟»

آنچه خواندید، گزارش ماوقع بود تا زمان آماده‌سازی نشریه برای چاپ. تحولات بعدی را در شماره‌های آتی پی خواهیم گرفت، اما استنباطمان از کل ماجرا را در همین شماره عرضه می‌کنیم. این کشمکش به زبان ساده، بر سر «منابع مالی» است، نه «منافع ملی»؛ چرا که اگر پای منافع ملی در میان بود، باید به جای اینکه درصدد باشیم کمبود منابع را از طریق تحت فشار گذاشتن «همکاران» خود تامین کنیم، راه‌حلی مرضی‌الطرفین می‌اندیشیدیم.

می‌گوییم «همکاران»، چون معتقدیم سازمان بنادر در روزهای سختی که پیش رو دارد، نمی‌تواند روی همکاری کسی جز شرکت‌های کشتیرانی و اشخاصی حساب کند که سرمایه، وقت و نیروی خود را در این آب و خاک صرف می‌کنند و به واقع، اکنون در صف مقدم رویارویی با جامعه بین‌المللی قرار داده شده‌اند.

یک هفته بعد، رئیس سازمان نه در پاسخ به انجمن، بلکه در گفتگو با خبرگزاری مهر، بار دیگر بر مواضع غیرقابل تغییر سازمان تأکید و از برخی نمایندگی‌های کشتیرانی که ارزش دریافتی را در بازار می‌فروشند، اما معادل ریالی آن را به نرخ دولتی به حساب سازمان واریز می‌کنند، انتقاد کرد: «این تفاوت به ازای هر دلار ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ تومان است که در یک سال، مبلغی بیش از ۱۴۰۰ میلیارد ریال می‌شود. این شرکت‌ها فقط واسطه دریافت حق و حقوق دولت هستند و این پول متعلق به سازمان بنادر است.»

او با اشاره به اینکه این ارزش برای نیازهای اصلی سازمان مانند خرید یدک‌کش، شناور، تجهیزات بندری و دریایی صرف می‌شود، افزود: «کار این شرکت‌ها عملاً به ضرر منافع ملی کشور است.» مدیرعامل سازمان بنادر با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی یک موسسه انتفاعی وابسته به دولت است و از بودجه عمومی کشور استفاده نمی‌کند، گفت: «این سازمان باید از محل درآمدهای خود وظایف قانونی خود را انجام دهد، اما برخی می‌خواهند از آب گل آلود ماهی بگیرند.»

او تأکید کرد شرایط تحریم برای همه است و سازمان نیز برای ادامه کار و توسعه بنادر، نیاز به منابع دارد. سازمان بنادر در حالی بر دریافت ارزش بر مبنای نرخ بازار آزاد جهت تامین تجهیزات بندری تأکید دارد که بنا به گفته معاون توسعه و تجهیز این سازمان، وزیر راه و شهرسازی طی نامه‌ای از معاون اول رییس جمهور خواسته برای واردات تجهیزات استراتژیک بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی چابهار و همچنین شناورهای تجسس و نجات استفاده از ارزش مرجع در دستور کار قرار گیرد و بنا بر گفته علیرضا کبریایی، گویا رحیمی نیز با نظر مثبت، نامه را به بانک مرکزی ارسال کرده است.

او با اشاره به فروش اوراق مشارکت توسط سازمان بنادر گفت: «سال گذشته ۳۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای طرح‌های توسعه‌ای بنادر شهید بهشتی چابهار، شهید رجایی و همچنین تامین تجهیزات بندر امیرآباد منتشر شد که حدود نیمی از آن به فروش رفت.»

معاون توسعه و تجهیز سازمان بنادر با بیان اینکه نوسانات نرخ ارزش تأثیر جدی بر تامین تجهیزات بندری و طرح‌های توسعه‌ای این سازمان داشته است گفت: «از آنجا که ارزش مرجع و مبادلاتی نیز به ما اختصاص داده نمی‌شود و با توجه به افزایش نرخ ارزش باید منابع خود را افزایش دهیم تا بتوانیم تجهیزات مورد نیاز را تامین کنیم.»

مدعی جدید: صندوق بازنشستگی

مستخدمین سازمان بنادر

درست در میانه کشمکش، مدعی جدیدی پیدا شد و خبر رسید که مدیر شعبه شرکتی به نام «شرکت دریایی هدایت کشتی خلیج فارس»

■ مدیرعامل شرکت بر و بحر:

به سازمان بنادر پیشنهاد داده‌ایم صورتحساب‌های ما را با هر نرخ‌ی که می‌خواهد به ریال تبدیل کند و با قید در صورتحساب، آن را در اختیار ما قرار دهد، اما از آنجا که مقررات بانک مرکزی، اجازه درج نرخ ارزش به غیر از نرخ مبادله‌ای و مرجع را در صورتحساب‌ها نمی‌دهد، سازمان نمی‌تواند درخواست ارزی خود را در این صورتحساب‌ها درج کند

■ انجمن کشتیرانی: در صورت

اصرار به دریافت ارزش با منشاء خارجی، سازمان بنادر یا صراف‌ی سپهر، شماره حساب بانکی در خارج از کشور (ترجیحاً امارات) معرفی کند تا با خطوط کشتیرانی جهت تسویه صورتحساب‌های صادره از طرف آن سازمان هماهنگی گردد