در حالی که در شانگهای چین ۴۸ ساعت و در سنگاپور فقط ۱۲ ساعت زمان می‌برد. رحیم، کارگر بندر شـهید رجایی می‌گوید: «مشکل ما جا نیسـت، سیستم هوشـمند می‌خواهد. همین حالا هم با همان جرثقیل‌های قدیمی، روزانه فقط ۵۰۰۰ کانتینر جابه‌جامی کنیم.»

محموله‌های عجیب در بندر

همانطور که گفته شـد مشکل اساسـی ضعف در قوانین و عدم توسعه زیرساخت‌هاست. روز گذشـته مدیرعامل شرکتی که انفجار مهیب از محوطه اختصاصی این شـرکت شـروع شـده بود گفت: قدرت، موج انفجار و شـعاع تخریب و سـایر مشـخصه‌های انفجار، بیانگر محموله‌های به شـدت خطرناکی بوده که باید توسط شرکت حمل‌کننده به صورت کتبی و رسـمی به عنوان کالای خطرناک به بندر اظهار شود. این درحالی است که این محموله به عنوان محموله معمولی و غیرخطرناک اظهار و بسته‌بندی و تحویل بندر شده بود.

سعید جعفری، مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا ادامه داد: متاسـفانه این اظهار خلاف، با در معرض خطر قرار دادن تمامی محدوده از کشـتی تا انبار در بنـدر، موجبات بروز این سانحه شد و بر همین اساس شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا، پیگیری‌های قانونی را به‌عمل خواهد آورد. جعفری اظهار کرد: قدرت و موج انفجار و شـعاع تخریب و سایر مشخصه‌های انفجار روز گذشته، بیانگر محموله‌های به شـدت خطرناکی بوده که براساس کنوانسـیون FAL و قوانین و مقررات بندری بایستی توسط شرکت حمل‌کننده به صورت کتبی و رسـمی به عنوان کالای خطرناک به بندر اظهار شود. این درحالی است که این محموله به عنوان محموله معمولی و غیرخطرناک اظهار و بسته‌بندی و تحویل بندر شده بود.

طبق اعلام گمرک، محموله وارداتی که ابتدا در بندر شهید رجایی دچار انفجار و حریق شـده است، هیچ‌گونه شماره کوتاژ و اظهارنامه مبنی بر اینکه کالا به گمرک اظهار شـده است را ندارد؛ این محموله هنوز به گمرک اظهار نشده بود، آن هم با توجه به اینکه هر محموله‌ی کشتی که وارد بندر می‌شـود ابتدا مانیفست (اطلاعات باری) آن به بندر داده می‌شود و پس از آن، صاحب کالا محموله را به گمرک اظهار می‌کند تا تشریفات گمرکی و ترخیص آن آغاز شود اما محموله وارداتی که روز شنبه (ششم اردیبهشت) در بندر شهید رجایی دچار انفجار و حریق شده، شماره کوتاژ و اظهارنامه‌ای مبنی بر اینکه به گمرک اظهار شده باشد را ندارد. این موضوع نیز نشانگر آن است که برخی از اقلام وارداتی در گمرگ بررسی نمی‌شود. به معنای دیگر می‌توان گفت که مهمترین بندر کشور از مشکل نبود نظارت رنج می‌برد و بار مشکل را در نهایت مردم به دوش می‌کشند. نکته قابل توجه اینجاست که انفجار در محوطه شـرکت حمل و نقل دریایی سینا و بیمه سینا، وابسته به بنیاد مستضعفان رخ داده است و معضل اصلی نیز همین اینجاست که عدم نظارت کافی باعث شده یک محموله خطرناک با نامی دیگر وارد کشور شود. در اصل بنادر کشور از جمله بندر شهید رجایی شهر به علت نبود نظارت کافی که ناشی از عدم توسعه زیرساخت‌هاست، همـواره میزبـان کالاهایی متنـوع با نام دیگـر بوده‌انـد. به نوعی واردکنندگان و صادرکنندگان کالاهای خود را به علت مختلف با نام‌های دیگر وارد کشور کرده‌اند و این موضوع جای تعجب دارد که چگونه بر روند واردات و صادرات کشور نظارت کافی وجود ندارد؟ چگونه ممکن اسـت واردات و صادرات در مهمترین مسـیر ترانزیتی منطقه بدون نظارت انجام شـود؟ انفجار روز شنبه به صورت واضح نشان می‌دهد که مشـکل مهم بندر عدم نظارت کافی است که بخشی از این عدم نظارت را می‌توان ناشی از عدم توسعه زیرساخت‌های کشور دانست که در نهایت زیان آن به مردم می‌رسید. در حال حاضر مشخص نیست که چندین بار این مسـئله در بنادر کشور تکرار شده و چه کسانی از شرایط پیش آمده سود برده‌اند؛ اما با قطعیت می‌توان گفت که لازم است نظارت‌های دقیقی بر دریچه‌های واردات و صادرات کشور وجود داشته باشد، چراکه همواره احتمال سوءاستفاده وجود دارد.

هشـداردهنده و حتـی در صورت نیـاز دوربیـن و تجهیزات کنترلی ویژه انجام شود. علاوه بر آن، لازم است شرایط تهویه، دما، رطوبت و سایر عوامل محیطی تحت پایش مداوم باشد تا خطرات به حداقل برسد.

با توجه به شـرایط موجود، چه راهکارهایی را برای رفع مشـکلات فعلی و ایجاد هماهنگی بین استانداردهای ایمنی و فرایندهای گمرکی و عملیاتی پیشنهاد می‌کنید؟

راهـکار اصلی این اسـت که به طور همزمـان و یکپارچه، هم فرایندها و زمان‌بندی‌های گمرکی‌مان را اصلاح و تسهیل کنیم تا کالاها سریع‌تر ترخیص شـده و در بنادر باقی نمانند، و هم سامانه‌های فنی و ایمنی خود را مطابق با آخرین استانداردهای بین‌المللی به‌روزرسـانی کنیم تا باقیمانده کالاها به ویژه اقلام حسـاس، کمترین ریسک را داشته باشند. به نوعی در قوانین موجـود تجدیـد و اصلاح نظر کنیـم. بهبود همـکاری میان دستگاه‌های بندری و گمرکی، تسریع پیاده‌سازی سامانه‌های نرم‌افزاری مدرن، و افزایش نظارت و آموزش نیروهای تخصصی از جمله گام‌هایی است که باید در اولویت قرار گیرد.

عدم توجه کافی به این استانداردها در قالب تجارت خارجی کشور چه عواقبی دارد؟

بنادر، محور تجارت بین‌المللی هسـتند. عـدم اجرای کامل اسـتانداردهای روز دنیا می‌تواند منجر به از دست رفتن مزیت رقابتی و کاهش سهم بنادر کشـور از بازار جهانی شود. حتی ممکن است برخی کشـتی‌ها یا بازرگانان، به خاطر ریسک یا کنـدی عملیات از انتخاب بنادر مـا صرف‌نظر کنند. بنابراین تأکید ریاسـت محترم جمهور بر وجود مشـکل در این زمینه، یک هشـدار و ضرورت را گوشـزد می‌کند که باید برای حل آن چاره‌اندیشی شود.

نگاه کارشناس/۲

مسعود پلمه دبیرکل تشکل ملی کشتیرانی ایران:

مدیریت بنادر عامل توقف کالاها نیست

وظیفه‌ی اصلی مدیریت بندر، فراهم کردن شـرایط تسهیل ورود و خروج کالاها، هماهنگی با اپراتورها و حفظ ایمنی در بخش تخلیه و بارگیری اسـت. اما هـر کالایی برای ترخیـص، نیازمند طی شـدن یک زنجیره مجوزها و فرآیندهای اداری اسـت؛ از ثبت سـفارش تا تخصیص ارز، کسب مجوزهای لازم و بررسـی‌های تخصصی. چنان‌چه در هر یک از این مراحل اختلالی بیفتد یا هماهنگی لازم بین نهادها وجود نداشته باشـد، کالا در انبار بندر می‌ماند و به اصطلاح «رسـوب» می‌کند، اما این موضوع منشأ بندری ندارد. مسعود پلمه، دبیرکل تشکل ملی کشتیرانی ایران در گفت‌وگو با «هم‌میهن» شرایط و قوانین بنادر را تشریح کرده است.

رئیس جمهور نسـبت به ماندگاری طولانی برخی محموله‌ها در بنادر اعتراض کرده، آیا مشکل ناشی از استانداردها و قوانین حاکم بر مدیریت بنادر است؟

مدیریت بنادر کشور، به صورت تلفیقی و هم‌زمان از مقررات بین‌المللی و داخلی تبعیت می‌کند؛ یعنی بسیاری از عملیات‌ها بر اساس استانداردهای جهانی مثل کنوانسیون‌های بندری و ایمنی انجام می‌شـود و هم‌زمان ضوابط و قوانین ملی نیز اعمال می‌شوند. اما نکته‌ی کلیدی این است که رسوب یا توقف طولانی مدت کالاها در بنادر، عملاً به عملکرد خود مدیریت بندر و بخش دریایی مربوط نیست و ساختار بندری تنها محل ورود و خروج کالاست، نه محل تصمیم‌گیری درباره توقف کالا.

نقش مدیریت بندر دقیقاً چیست و چرا برخی تصور می‌کنند توقف کالاها ناشی از ضعف در عملکرد بنادر است؟

این برداشت تا حد زیادی به‌دلیل ناآگاهی از سلسله‌مراتب فرآیندهای حمل‌ونقل کالاست. وظیفه‌ی اصلی مدیریت بندر، فراهم کردن شرایط تسهیل ورود و خروج کالاها، هماهنگی با اپراتورها و حفظ ایمنی در بخش تخلیه و بارگیری اسـت. اما هر کالایی برای ترخیص، نیازمند طی شـدن یک زنجیره مجوزها و فرآیندهای اداری اسـت؛ از ثبت سـفارش تا تخصیص ارز، کسـب مجوزهای لازم و بررسی‌های تخصصی. چنان‌چه در هر یک از این مراحل اختلالی اتفاق بیفتد یا هماهنگی لازم بین نهادها وجود نداشته باشد، کالا در انبار بندر می‌ماند و به اصطلاح «رسوب» می‌کند، اما این موضوع منشأ بندری ندارد.

نقش قوانین بین‌المللی و همچنین استانداردهای ایمنی مثل IMDG Code در فرآیند مدیریت بنادر چیسـت؟ آیا همه چیز بـر عهده مقررات داخلی نیست؟

خیر، اتفاقاً بنادر ایران ملزم به رعایت استانداردهای فنی و ایمنی بین‌المللی نظیـر IMDG Code درباره کالاهای خطرناک، مقررات سـازمان جهانی دریانوردی و سـایر کنوانسیون‌ها هسـتند. همچنین، شیوه‌های انبارش، چیدمان کانتینر و فله، بار عمومی و فرآیندهای ایمنی کاملاً استانداردسازی شده و می‌توان گفت که در بخش فنی، بنادر ایران تطابق خوبی با دنیا دارند. اما در خصوص رسوب کالا، رویه‌های داخلی مانند ثبت سفارش، تخصیص ارز، تشریفات نظارتی و اجرای برخی قوانین اقتصادی و تحریمی پیچیده، باعث کندی روند ترخیص می‌شود.

در این میان نقش گمرک چیست؟

این یک باور پرتکرار اسـت اما باید تصحیح شود. در واقع گمرک مجری قوانین و مقرراتی اسـت که از سوی سایر نهادها تعیین می‌شود؛ اگر یک کالا مجوز یا ثبت سفارش نداشته باشد یا نسبت به فرآیند تشریفات آن ابهامی وجود داشته باشد، گمرک براساس ضوابط حق ترخیص ندارد. نمونه مشخص آن ثبت سفارش است که فرآیندی کاملاً مستقل و مربوط به وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) است؛ یعنی اگر کالایی ثبت سفارش نداشته باشد، گمرک مسئولیتی برای ترخیص آن ندارد و حتی اجازه ورود یا خروج را نمی‌دهد.

با توجه به این زنجیره طولانی و شاید پیچیده، راهکار شما برای کاهش رسوب کالا در بنادر و بهبود فرآیند ترخیص چیست؟

یکپارچه‌سازی سیستمی و هماهنگی بین نهادهای ذیربط کلید حل این مشکل است. باید فرایندهای اداری بازنگری و ساده‌سازی شوند و ارتباط الکترونیکی بی‌واسطه‌ای میان سیسـتم‌های گمرک، بنادر، بانک مرکزی، نهادهای نظارتی و وزارت صمت برقرار باشد. همچنین اراده شدید و سریع برای شفافیت و «در لحظه» شدن تصمیمات، به اجرای مؤثرتر می‌انجامد. به‌روزرسـانی مداوم مقررات، آموزش شفاف به کاربران و ایجاد سامانه جامع پاسـخ‌گو، می‌تواند مدت زمان ماندگاری کالا در بنادر را به حداقل برساند. در عین حال، پایبندی به اجرای استانداردهای جهانی، به انتخاب بیشتر بازرگانان برای استفاده از بنادر ایران می‌انجامد و جایگاه کشور را در حمل‌ونقل و ترانزیت منطقه‌ای تقویت خواهد کرد.

شناسه آگهی: ۱۹۲۰۲۸۱

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور- اداره کل ثبت اسناد و املاک استان اصفهان

آگهی ابلاغ مفاد آراصادره از هیات قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در ثبت شرق اصفهان

دراجرای ماده یک قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و برحسب ماده ۳ قانون مذکور آراذیل که از طرف این هیات مبنی بر تایید انتقال عادی و یا سهم مفروزی متقاضی صادر گردیده در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود تا شخص یا اشخاصی که به آرا مذکور اعتراض دارند از تاریخ اولین انتشار ظرف مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم نموده و در مهلت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض فرصت دارند نسبت به تقدیم دادخواست به دادگاه صالحه و ارائه گواهی مبنی بر طرح دعوی اقدام نمایند و اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه خواهد بود و در صورت انقضا مهلت و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نخواهد بود. ۱-رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۲۰۲۷۰۲۱۳۳۱ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۲۸ سید محمد میرفرزند نظام‌الدین به شماره شناسنامه ۱۲۱۶ صادره از اصفهان به شماره ملی ۱۲۸۷۹۳۴۱۱۰ در شش دانگ یک باب ساختمان احداثی برروی قسمتی از قطعه زمین پلاک ۱۳۰۴۸ واقع در بخش ۵ ثبت اصفهان به مساحت ۳۵/۹۵ مترمربع. خریداری مع‌الواسطه به صورت عادی از مالک رسمی محمد جعفری فرزند علی.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۲/۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۲/۲۴

مهدی صادقی وصفی- رئیس منطقه ثبت اسناد و املاک شرق اصفهان

بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم

آگهی فراخوان مناقصه یک مرحله‌ای

نوبت دوم

بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم در نظر دارد بر اساس آیین‌نامه معاملات داخلی نسبت به فراخوان مناقصه یک مرحله‌ای به شرح زیر اقدام نماید.

۱- **موضوع مناقصه:** اجرای عملیات خاکبرداری در زمین‌های سنگی و اجرای عملیات خاکبرداری، بارگیری، حمل و تخلیه در زمین‌های نرم در زون‌های D۲ و D۳ پروژه ۴۰۰ هکتاری طرح نهضت ملی مسکن طایقان

۲- **صلاحیت مورد نیاز شامل رتبه/ پایه و رشته**

۲-۱- کلیه تأمین کنندگان حقیقی و حقوقی ماشین آلات عمرانی، دارای راننده صلاحیت دار و ماهر (دارای گواهینامه مرتبط و همچنین گواهی تست سلامت)

۲-۲- گواهینامه تأیید صلاحیت ایمنی امور پیمانکاران صادره از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی

۳- **نحوه و مهلت دریافت و تحویل اسناد**

موضوع	تاریخ/مهلت	نحوه دریافت و ارسال
دریافت اسناد مناقصه	از تاریخ ۱۴۰۴/۰۲/۰۹ تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۲/۱۴	مراجعه حضوری در ساعات اداری به واحد امور قراردادهای بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم کانال ایتای اطلاع رسانی به آدرس https://eitaa.com/tender_bmqom سایت بنیاد مسکن قم https://qom.bonyadmaskan.ir
ارسال اسناد مناقصه	تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۲/۲۴	اسناد مناقصه و پیشنهاد قیمت باید حداکثر تا پایان وقت اداری مهلت ارسال پیشنهاد قیمت مندرج در آگهی به دبیرخانه حراست بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم تحویل گردد.
بازگشایی پاکات	ساعت ۱۰:۰۰ روز پنجشنبه ۱۴۰۴/۰۲/۲۵	----------

توضیحات: چنانچه مناقصه گر به هر دلیلی در مهلت خرید اسناد مناقصه موفق به تهیه اسناد نگردید، ضمن پذیرش مسئولیت می‌تواند در زمان باقیمانده تا اتمام مهلت تسلیم پاکت‌ها نسبت به تهیه اسناد مناقصه اقدام نماید. در این صورت مسئولیت کمبود زمان متوجه مناقصه گر بوده و مهلت تسلیم پاکت‌ها به هیچ عنوان تمدید نمی‌گردد.

۴- **هزینه خرید اسناد:** مبلغ ۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد که به شماره شبا IR ۲۶۰۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۱۵۳۶۰۷۶۲۰۰ نزد بانک تجارت به‌نام بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم واریز گردد.

۵- **مدت اعتبار پیشنهادها:** دو ماه

۶- **نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه:** طبق آیین نامه تضمین معاملات داخلی بنیاد مسکن: ۶,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال (شش میلیارد ریال) است که باید به یکی از صورت‌های مشروحه زیر، همراه با اسناد مناقصه در پاکت «الف» به دستگاه مناقصه گزار تسلیم شود:

الف) ضمانت نامه بانکی به نفع کارفرما.

ب) اصل فیش واریز وجه نقد به شماره شبا IR ۲۶۰۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۱۵۳۶۰۷۶۲۰۰ نزد بانک تجارت بنام بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم

ج) فرم تاییدیه مطالبات، مورد تأیید امور مالی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم

مدت اعتبار تضمین فوق دو ماه بوده و باید تا پایان ساعت اداری تاریخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۴ معتبر باشد و برای دو ماه دیگر نیز قابل تمدید باشد.

۷- **نام و نشانی مناقصه گزار:** قم، انتهای بلوار امین، ابتدای بلوار غدیر، کوچه شماره ۱۱، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان قم

تلفن‌های تماس: ۱۵-۰۲۵۳۲۸۵۶۶۱۲ بنیاد مسکن انقلاب اسلامی قم -واحد امور اجرایی و ماشین آلات عمرانی- امور قراردادها

شناسه آگهی: ۱۹۲۰۵۲۲

دیدگاه

تبعات یک حادثه

حسین اطمینان
مدیر روابط عمومی منطقه ویژه اقتصادی سیرجان

حادثه بندر شـهید رجایی بندرعبـاس بار دیگر غم عمیقی را بـر جامعه بحران‌زده ایران تحمیل کرد. مردم ایران این روزها با تورم ناشی از افزایش قیمـت دلار، تهدیدهـای گاه و بـی‌گاه ترامپ و نتانیاهـو، قطعی‌هـای مکرر برق، خشکسـالی بسیار شـدید و تاثیرگذار، سرمازدگی محصولات کشـاورزی، حضـور بی‌حسـاب و کتـاب اتباع غیرمجاز در کشـور، افزایش سـرقت‌های خرد، تصادفات رانندگی دلخراش و... روزهای خوبی را سپری نمی‌کنند و اگر سری به خبرهای رسمی هـم بزنیم متوجه کاهش سـطح سـلامت روان جامعه می‌شویم که زنگ خطر را به صدا درآورده و می‌تواند در بلندمدت آسیب‌های جبران‌ناپذیری را بـه جامعه وارد کند. با توجـه به این وضعیت، حادثه بندرعباس فشـار مضاعفی بود که در این روزها به جامعه عصبانی ما وارد کرد و امیدوارم با خرد مسئولان و همکاری مردم به بهترین شکل مدیریت شود تا آرامش به جامعه بازگردد.

از سـال ۱۳۹۲ در منطقـه ویـژه اقتصادی سـیرجان به عنوان مدیر روابط عمومی و منابع انسانی مشغول به کار هستم و به علت شباهت کارم در منطقه با بندر شـهید رجایی نکاتی در مـورد این حادثه یادآور می‌شـوم کـه اگر مورد توجـه قرار گیـرد می‌تواند در کاهـش این نوع حوادث و تاثیرات آن موثر واقع شـود. با تکیه بر آمار در سال گذشـته بیش از ۵۰ درصد واردات کشور از بندر شـهید رجایی انجام شده است؛ بـا توجه به وضعیت کنونی ایـران و تهدیدهای اسرائیل و آمریکا چگونه یک بندر بسیار کوچک مبادی ورودی بیش از نیمـی از کالاهای ایران شده است؟

در سـال ۱۳۷۲ منطقـه ویـژه اقتصـادی سیرجان با اهداف گوناگونی از جمله پشتیبانی از بندر شـهید رجایی بندرعباس تاسیس شد و قرار بود بخشـی از کانتینرهای وارداتی به کشور با توجه به وضعیت آب و هوایی مناسب و نزدیکی بـه بندرعباس بـه منطقه ویژه سـیرجان حمل شود. تمامی امکانات و زیرساخت‌ها من‌جمله نه کیلومتر ریل راه‌آهن اختصاصی، سکوی بارانداز، تجهیـزات تخلیه و بارگیری و... در منطقه فراهم شـد. اما به علت منفعت‌های فـردی و گروهی و رانت‌هایـی که وجود داشـت این مهـم صورت نگرفت و در حد ایده و شـعار باقی ماند. در سال ۱۳۸۹ نیز پایگاه خبری مناطق آزاد و ویژه کشور با انتشـار مطلبی با تیتر «منطقه ویژه اقتصادی سیرجان بهترین پشتیبان برای گمرکات استان هرمـزگان» به ایـن موضوع پرداخـت. حال که ایـن اتفـاق رخ داده و چنیـن حادثـه‌ای منجر به فلج شـدن بخـش قابل توجهـی از واردات و صـادرات کالا شـده، اهمیت تغییـر نگرش در ایـن موضـوع و کاهـش سـطح واردات از بندر شـهید رجایی بیش از پیش به چشم می‌خورد. با تکیه بر مطلب فوق حمل بخشی از کانتینرها به سـیرجان می‌توانسـت از شـدت این حادثه بکاهد و قطعاً کشـور را با مشکل کمتری مواجه می‌کرد. مشخص نیسـت با از بین رفتن بخشی از زیرسـاخت‌ها و تعداد قابل توجهی کانتینر در حادثه اخیر بندر شـهید رجایی، چه زمانی روند واردات و صـادرات به حالت عـادی باز می‌گردد و کشـور دچار چه میزان خسارت شده است؟ و در چند روز آینده کشور با چه مشکلات و کمبود چه کالاهایی روبه‌رو شـود؟ یا اگر در سـال‌های بعـد حادثه‌ای شـدیدتر از این حادثـه رخ دهد چه اتفاقی برای کشـور می‌افتد و به‌روزرسـانی این حجم از زیرسـاخت چقدر زمان خواهد برد؟ طبـق برخـی از نظریه‌های اقتصـادی تجمیع زیرسـاخت‌ها و انتقال کالا از یک مکان از لحاظ اقتصادی می‌تواند به‌صرفه باشد و سطح کنترل را افزایش دهد اما با وضعیت کنونی و مشکلاتی که کشـور دامنگیر آن اسـت توزیع خردمندانه واردات کالاهـا می‌توانـد از بـروز مشـکلات این‌چنینی جلوگیری کند و امنیت کشـور را بالا ببرد. می‌توان کالاهایی را که حساسیت امنیتی کمتری داشته و نیاز به آب و هوای معتدل دارند به گمـرکات اطراف بندرعبـاس منجمله گمرک منطقه ویژه اقتصادی سـیرجان منتقل کرد که هم باعث رونق این مناطق شـده و هم مشکلات امنیتـی را کاهـش می‌دهد. مسـئولان کشـور می‌توانند ایـن موضوع را بررسـی و تصمیمات خردمندانه‌ای در این‌باره بگیرند.