

تعرفه های ناعادلانه بندری

آزیر خطر سرمایه گذاری در بنادر

مشکلاتی در مسیر سرمایه گذاری وجود دارد که می تواند مانع از افزایش بهره وری و موفقیت کامل این طرح ها شود. از مهم ترین چالش های پیش روی سرمایه گذاران، تعرفه های ناعادلانه بندری است که به دلیل افزایش هزینه های واردات تجهیزات و لزوم به روزرسانی آنها، فشار مالی زیادی بر شرکت های خصوصی وارد می کند.

به گزارش خبرنگاران گروه اقتصادگزارش خبر-دربا، این مساله نه تنها باعث کاهش توانمندی های شرکت های خصوصی در به روز کردن تجهیزات خود می شود، بلکه به طور مستقیم بر عملکرد بنادر و زمان تخلیه و بارگیری کشتی ها تاثیر منفی می گذارد.

همچنین، این روند می تواند باعث افزایش دموارژ کشتی ها شود که هزینه اضافی برای صاحبان بار و در نتیجه فشار مضاعف بر زنجیره تامین کشور وارد خواهد کرد. همچنین مشکلات دیگری مانند تامین سوخت و قطعات برای شرکت های بندری، چالش تامین ارز و ضرورت اصلاح مقررات و تسهیل فرآیندهای اجرایی برای شرکت های سرمایه گذار بندری وجود دارند. برای بررسی این مشکلات با دو مدیرکل بنادر و دریا نوردی گفت و گو کرده ایم که مشروح آن را در ادامه می خوانید.

مشکلات تعرفه ای و تاثیر آن بر تجهیزات و عملیات بندری

حسین عباس نژاد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، درباره اینکه آیا تعرفه های خدمات بندری جوابگوی بازگشت سرمایه گذاری بخش خصوصی با توجه به وارداتی بودن بخش عمده ای از تجهیزات موردنیاز عملیات بندری خواهد بود، اظهار کرد: تعرفه های فعلی به گونه ای تنظیم شده اند که قادر به پوشش هزینه های سنگین واردات تجهیزات پیشرفته نیستند. این مساله باعث تحلیل رفتن تجهیزات و کاهش کارایی بنادر می شود. کاهش کارایی بنادر نیز باعث افزایش زمان معطلی کشتی ها و در نتیجه هزینه های دموارژ (جریمه) برای صاحبان بار خواهد شد که تاثیر منفی بر کل زنجیره تامین دارد.

عباس نژاد افزود که میزان تاثیر تعرفه های بندری بر قیمت نهایی کالا ناچیز (کمتر از ۰.۲ تا ۰.۳ درصد) است، اما عدم اصلاح تعرفه ها می تواند در آینده به چالش بزرگی برای بنادر کشور تبدیل شود. سازمان بنادر و دریانوردی در این خصوص پیشنهاد داده است که تعرفه ها با توجه به شرایط فعلی اقتصادی و هزینه های واردات تجهیزات بازنگری شوند.

وی در ادامه گفت: سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان هزینه درآمد است. از طرف دیگر تمامی قراردادهای سرمایه گذاری این سازمان بر مبنای تعرفه بوده و اساس تمامی تعرفه ها بر مبنای خدمات است و خدمتی وجود ندارد که برای آن تعرفه ای معین نشده باشد. سازمان بنادر و دریانوردی بر مبنای تعرفه در چند بخش عمل می کند؛ در بخش موضوعات توسعه ای (بحث های عملیاتی، ارتقای ایمنی، محیط زیست و...) بر اساس تعرفه گذاری باید درآمد تامین شود که جزو وظایف این سازمان است. از سوی دیگر شرکت های سرمایه گذار بر مبنای تعرفه ای که اخذ می کنند باید بتوانند تجهیزات بسیار گران قیمت موردنیاز خود را تامین کنند تا خدمات مطلوب ارائه دهند. اگر میزان تعرفه متناسب نباشد باعث تحلیل تجهیزات و از بین رفتن امکانات و کاهش میزان نرم های عملیاتی در بنادر می شود. این میزان تعرفه فعلی با شرایط موجود و هزینه ها تطبیق ندارد و سازمان با کم کردن از سهم خود، سعی دارد که بخش خصوصی را فعال نگه دارد.

وی با اشاره به اینکه بخشی از افزایش تعرفه ها، به صورت مستقیم اتفاق نمی افتد، گفت: به طور مثال آنچه بندر وظیفه دارد این است که بتواند با سرعت مناسب، ایمنی مناسب و کیفیت مناسب عملیات تخلیه، بارگیری و ورود و خروج بار به بندر را انجام دهد. ترجیح این است که بار مدت زمان کمتری در بندر بماند و میزان عملیات تخلیه و بارگیری افزایش یابد. ماندگاری بار در بندر موجب می شود که مشکلاتی در سرعت عملیات ایجاد شود. یکی از اثرات آن معطلی کشتی هاست که می تواند باعث ایجاد دموارژ (جریمه) برای صاحبان بار شود که عدد بالایی است.

عباس نژاد با تشریح مکانیزم تعیین تعرفه خدمات بندری گفت: سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهاددهنده میزان تعرفه های بندری بوده و تایید و تصویب نهایی آن به عهده سازمان حمایت از تولیدکننده و مصرف کننده است. از نظر سازمان باید تعرفه های بندری با هزینه ها و شرایط فعلی تطابق بیشتری داشته باشد تا بتوانیم چابکی فرآیندها را در بنادر حفظ کنیم.

وی افزود: تعرفه های فعلی نمی تواند هزینه های بخش خصوصی را پوشش دهد که باعث طولانی شدن مدت زمان قراردادها شده است. اثر مهم تر این موضوع این است که شرکت ها توان به روزرسانی تجهیزات خود را از دست داده و به مرور بندر فرسوده می شود. همچنین می تواند به مرور تامین نیروی انسانی را با مشکل مواجه کند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان درباره اخذ تعرفه از کشتی ها به صورت ارزی توسط سازمان بنادر و دریانوردی گفت: این موضوع به علت طبیعت بین المللی صنعت حمل و نقل دریایی است. در بندر کشتی هایی با پرچم های کشورهای مختلف وارد شده و یک فضای بین المللی محسوب می شود. به همین دلیل باید تعرفه ها به صورت ارزی باشد. در تخلیه و بارگیری بار از کشتی به صورت کانتینری (THC) که با تجهیزات خاصی صورت می گیرد در تمامی دنیا تعرفه ها به صورت ارزی است، اما در امور داخلی در بنادر برای مدیریت هزینه ها و حمایت از صاحبان کالا، تعرفه ها به صورت

ضرورت اصلاح ساختار تعرفه ها و حمایت از سرمایه گذاری

یکی از دغدغه های جدی سرمایه گذاران بندری، عدم تناسب بین نرخ تعرفه های ریالی خدمات بندری با نرخ تورم و افزایش هزینه های ارزی است. محمدعلی موسی پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با اعلام این مطلب در گفت و گو با «دنیای اقتصاد» اظهار کرد: از آنجا که تجهیزات بندری عمدتاً وارداتی هستند، نوسانات نرخ ارز موجب افزایش هزینه ها و کاهش جذابیت اقتصادی پروژه ها می شود. این موضوع باعث طولانی شدن بازگشت سرمایه و نیاز به بازنگری مداوم در قراردادهای سرمایه گذاری می شود. وی افزود: وضعیت به این صورت است که تعرفه خدمات بندری به ریال تنظیم می شود، اما تجهیزات و ماشین آلات موردنیاز سرمایه گذار و حتی برخی قطعات موردنیاز آن وارداتی است. عدم ثبات اقتصادی در حوزه ارز باعث افزایش هزینه های سرمایه گذاران می شود. این موضوع باعث انحراف درآمدی در برخی پروژه های سرمایه گذاری می شود و به ناچار باید به صورت اقتضایی قرارداد مورد بازنگری قرار گیرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد درباره شیوه بازنگری در قراردادهای سرمایه گذاری گفت: در قراردادهای پیش بینی شده که اگر درآمد سرمایه گذار به میزان ۲۰ درصد کاهش پیدا کند، باید مورد بازنگری قرار گرفته و می تواند تعدیل شود. به این صورت که با افزایش مدت زمان قرارداد یا کاهش تعرفه سهم سازمان این موضوع را جبران می کنیم. تضمین سرمایه گذاری را نیز با همین ماده قانونی تسهیل کرده ایم.

وی افزود: اگر متناسب سازی تعرفه ها اتفاق نیفتد، هم ستاد سازمان بنادر دریانوردی، هم بنادر و هم صاحبان سرمایه متضرر خواهند شد. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یک دستگاه متولی چند سال است که بار بی توجهی سایر دستگاه ها را با اعمال تخفیفات تعرفه ای به دوش کشیده است. همراهی با سرمایه گذاران نباید فقط منحصر به سازمان بنادر و دریانوردی باشد و باید در تمامی دستگاه های اجرایی شکل بگیرد و رشد تعرفه ها با شرایط تورمی متناسب سازی شود.

موسی پور در ادامه گفت: سازمان بنادر پیش نویس تعرفه و الگوی اولیه را تهیه کرده و شورای تنظیم بازار باید آن را مصوب و ابلاغ کند، اما در این موضوع دغدغه جدی وجود دارد که تعرفه حقوق و عوارض دریایی و بندری متناسب با تورم و رشدی که در حمل و نقل جاده ای، ریلی و دستگاه های متناظر و همکار دیده می شود، رشد پیدا نکرده است. تعرفه های خدمات بندری باید متناسب با شرایط روز رشد پیدا کند. در شرایط فعلی به مدت چند سال رشد تعرفه ای نداشته ایم و اگر بخواهیم آن را واقعی سازی کنیم باید تعرفه رشد بسیاری داشته باشد که رشد یکباره آن امکان پذیر نیست.

وی درباره واگذاری امر تعرفه گذاری به انجمن های تخصصی گفت: اتحادیه مالکان کشتی برای حمل دریایی تعرفه گذاری می کنند. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای نیز کرایه حمل کشنده ها و کامیون ها را تعیین می کند. تعرفه های خدمات بندری شامل انبارداری، خن کاری و باربری است. اگر این اتفاق با نظارت صحیح و دقیق و با هماهنگی دستگاه نظارت انجام شود، پیشنهاد خوبی است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد افزود: اگر تعرفه گذاری به انباردار بخش خصوصی واگذار شود، ممکن است مشکلاتی ایجاد شود و نگاه تک بعدی ایجاد شود. بنابراین باید این امر با نظارت انجام شود. پیشنهاد این است که اتحادیه ها و پایانه داران در زمان تنظیم تعرفه حضور و مشارکت داشته باشند تا به این وسیله تعارض منافع ایجاد نشده و به تعرفه عادلانه برسیم. موسی پور در ادامه گفت: سازمان بنادر و دریانوردی یک تکلیف حاکمیتی دارد و به سازمان تکلیف می شود که مثلاً در طول سال ۱۰ میلیون تن غلات وارد کشور شود. در این باره سازمان باید به گونه ای مدیریت کند که جذابیت وجود داشته باشد و صاحب کالا با تعرفه انبارداری که تنظیم می شود به این امر رغبت پیدا کند.

وی درباره شیوه پرداخت حق اجاره در قراردادهای سرمایه گذاری گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در قراردادهای BOO که قراردادهای بلندمدت محسوب می شوند، فقط اجاره ثابت اخذ می کند. سازمان در دوره ساخت تنها ۵ درصد مبلغ اجاره زمین را دریافت می کند، اما در زمان بهره برداری تمامی مبلغ اجاره ثابت از سرمایه گذار دریافت می شود. در قراردادهای بلندمدت، اجاره متغیر وجود ندارد. سازمان به دنبال کسب درآمد از محل اجاره زمین نیست. بلکه استراتژی این است که بار از طریق دریا حمل شود و از طریق فرآیندهای خن کاری، باربری، تخلیه و بارگیری به کشتی، درآمدهای سازمان احصا می شود. در قراردادهای BOT علاوه بر اجاره ثابت، اجاره متغیر نیز داریم مثلاً در احداث سیلوها سهم سازمان به میزان ۲۰ تا ۳۰ درصد آن است.

لزوم تامین سوخت و قطعات برای شرکت های بندری

یکی دیگر از مسائل، مشکل تامین سوخت برای شرکت های مستقر در بنادر جنوبی کشور است. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در این زمینه اعلام کرد: بنادر تابع قوانین کشور در خصوص سوخت رسانی هستند و با وجود این قوانین، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، شرکت پخش و پالایش استان و استانداری توانسته اند تسهیلاتی در این زمینه فراهم کنند. علاوه بر این، یک پروژه سرمایه گذاری برای احداث جایگاه سوخت در بندر تعریف شده که با اتمام آن، مشکلات سوخت رسانی به طور کامل برطرف خواهد شد.

وی در زمینه معضل تامین قطعات موردنیاز شرکت های بندری گفت: در زمینه تامین قطعات نیز به دلیل تحریم ها مشکلاتی وجود دارد. با این حال، عباس نژاد با اشاره به توانایی شرکت های دانش بنیان داخلی در تولید تجهیزات حساس مانند ترانسفورماتورهای جرثقیل های دروازه ای (گنتری کرین ها)، از توانمندی این شرکت ها در تولید داخلی تجهیزات خبر داد که توانسته بخشی از این نیازها را برطرف کند.

فرآیندهای پیچیده ثبت سفارش و تامین ارز، به ویژه در مورد تجهیزات استراتژیک بندری، یکی از موانع اصلی پیشرفت پروژه های سرمایه گذاری است. استفاده از سامانه هایی مانند «توانمند» که ادعای تولید داخلی را بدون اثبات واقعی آن بررسی می کند، موجب کندی در واردات تجهیزات حیاتی می شود و به پروژه ها ضربه می زند. پیشنهاد می شود که تجهیزات بندری به عنوان کالاهای اساسی در نظر گرفته شوند و ارز نیمایی برای آنها تخصیص داده شود.

محمدعلی موسی پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد، با اعلام این مطلب گفت: تامین ارز به موقع صورت نمی گیرد و فرآیند ثبت سفارش فرآیند پیچیده ای شده و متولی خاصی برای آن وجود ندارد که باعث سردرگمی سرمایه گذاران می شود. مشکل جدی این است که در تجهیزات استراتژیک بندری شاید توان داخلی سازی ما به سطح تولید داخلی نرسیده است. در اداره صمت سامانه ای به نام «توانمند» وجود دارد. هر خرید خارجی که می خواهد انجام شود ابتدا باید در آنجا بارگذاری شود و شرکت های تولیدکننده آن را بررسی می کنند. برخی شرکت ها ممکن است توان ساخت نداشته باشند، اما ادعای تولید داشته باشند. این موضوع در بحث تامین قطعات استراتژیک که زمان برای آن مهم است می تواند آسیب زا باشد و باعث دمووراژ و افزایش قیمت تمام شده حمل کالا شود.

وی افزود: یکی از چالش های جدی که در تامین تجهیزات داریم این است که اداره صمت باید این فرآیند را در بعضی تجهیزات اصلاح کند. عقیده دارم که تجهیزات بندری معادل نهاده های دامی و خوراک انسانی جزو کالاهای اساسی و استراتژیک هستند و باید به آنها ارز تخصیص داده شود و لازم است فکر اساسی راجع به تامین تجهیزات استراتژیک دریایی و بندری و تخصیص ارز نیمایی شود.

ضرورت اصلاح مقررات و تسهیل فرآیندهای اجرایی

مقررات پیچیده و موازی میان دستگاه های مختلف نه تنها باعث ایجاد تعارض در قوانین می شود، بلکه سرمایه گذاران را دچار سردرگمی و کاهش انگیزه می کند. سازمان بنادر تلاش کرده با ارائه تخفیفات تعرفه ای جذابیت سرمایه گذاری را حفظ کند، اما این به تنهایی کافی نیست و همکاری فراگیر دستگاه های اجرایی ضروری است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با اعلام این مطلب درباره لزوم مقررات زدایی و تسهیل رویه ها در بنادر گفت: در امور بندری حدود ۱۱ دستگاه اجرایی مانند گمرک، استاندارد، قرنطینه، جهاد کشاورزی، بانک، صمت، بندر و ... هم ارز و به موازات یکدیگر وجود دارد و ۲۶ دستگاه اجرایی برای تخلیه بار و ورود آنها به بازار با یکدیگر فعالیت دارند.

وی افزود: هر گونه تصویب قانون در یکی از این حوزه ها اثر خود را در سایر حوزه ها خواهد گذاشت که دغدغه ای جدی است، زیرا در واقع تعارض قوانین بین دستگاه ها وجود دارد و بعضا قوانین خلق الساعه وجود دارد. مثلا فعالیت سازمان بنادر به صورت ۲۴ ساعته بوده، اما گمرک به مدت ۱۷ تا ۱۸ ساعت در شبانه روز فعالیت دارد که باعث از دست رفتن یک شیفت کاری می شود. این ناهماهنگی ها در نهایت منجر به کاهش کارایی و از دست رفتن فرصت های اقتصادی می شود.

اولویت با جذب سرمایه گذاران با بار دریایی

بر اساس سیاست راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال جذب سرمایه گذارانی هستیم که بار دریایی داشته یعنی یا واردات مواد اولیه یا صادرات محصول داشته باشند. بنابراین متناسب با نوع فعالیت، اقدام به جذب سرمایه گذار می کنیم. مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با اعلام این مطلب گفت: بر اساس این استراتژی در بندر امیرآباد حدود ۴۴ سرمایه گذار داریم که ۳۳ سرمایه گذار به مرحله بهره برداری رسیده اند و بقیه در مرحله تکمیل قرار دارند. پیش بینی می شود که تا پایان سال حدود ۶ تا ۷ پروژه به مرحله بهره برداری برسند. وی افزود: این پروژه های سرمایه گذاری اگر در حوزه صنعتی، تولیدی و تبدیلی باشند در قالب BOO خواهد بود، اما سرمایه گذاری در حوزه خدماتی (مانند احداث سیلو، مخازن و انبار) به صورت BOT است. مدت قراردادهای BOT عمدتاً بین ۱۵ تا ۲۰ سال است تا بتوانند هم بازگشت سرمایه داشته باشند و هم بر اساس نرخ سود بانکی به منافع خود برسند.

محدودیت حضور شرکت های خصوصی واقعی در برخی پروژه های بزرگ و زیرساختی

محدودیت حضور شرکت های خصوصی واقعی در برخی پروژه های بندری یکی از نکات برجسته ای است که مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به آن اشاره کرد. به گفته وی، بسیاری از پروژه های بزرگ و زیرساختی نیاز به سرمایه گذاری کلان دارند که از توان شرکت های کوچک خصوصی خارج است. به همین دلیل، شرکت های نیمه دولتی یا شرکت های بزرگ توانسته اند در این حوزه حضور پیدا کنند. با این حال، پروژه های زیرساختی تسهیل کننده ای مانند احداث ترمینال های مکانیزه و خطوط لوله، فضای بهتری برای حضور شرکت های خصوصی واقعی و شرکت های بومی فراهم کرده است.

عباس نژاد به واگذاری عملیات اپراتوری بندری اشاره کرد که یکی از مهم ترین بخش های بنادر است و عملیات تخلیه و بارگیری در این بخش نیز به شرکت های خصوصی واگذار شده است. این سیاست به ویژه در راستای توسعه اقتصاد بومی و منطقه ای و هم راستا با سیاست های ابلاغی مقام معظم رهبری در جهت توسعه اقتصاد دریامحور به کار گرفته شده است. وی افزود: همواره طرح های توسعه ای سازمان بنادر، تلفیقی از سرمایه گذاری خودمان به عنوان بخش دولتی و سرمایه گذاری بخش خصوصی است تا بتوانیم بسته های سرمایه گذاری را ایجاد کنیم که هم از نظر اقتصادی و وضعیت بازار مطلوب باشد و هم بتوانیم پروژه های بخش حمل و نقل دریایی را ایجاد کنیم.

مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به سیاست سازمان در ایجاد زیرساخت ها گفت: سازمان بندر و دریانوردی تا به حال بخش عمده ای از زیرساخت را ایجاد می کرد و بعد به صورت قطعات کوچک تر با تعاریف مختلف برای انجام عملیات به بخش خصوصی در قالب قرارداد BOT واگذار می شد. سیاست جدیدی که سازمان بندر و دریانوردی پیگیری می کند به این شکل است که در اراضی ۲۷۰۰ هکتاری که از طریق پل اتصال فیزیکی به بندر شهید رجایی پیدا می کند، سازمان در حال واگذاری بخشی از زیرساخت های آن به بخش خصوصی است.

وی افزود: یعنی سیاست این است که با قطعات بزرگ تری از زمین که بتواند مدیریت بهتری از لحاظ لجستیک و صنعتی داشته باشد، به بخش خصوصی واگذار کنیم. به این صورت که بخشی از زیرساخت ها را سازمان اعمال کند و بخش دیگر از زیرساخت و کل روساخت را بخش خصوصی انجام دهد. در این زمینه دو تفاهم نامه امضا شده که در حال تبدیل به قرارداد بوده و زمین های اختصاص داده شده به آن بیش از ۱۰۰ هکتار است. به این ترتیب با حجم سرمایه گذاری که بندر برای بخشی از زیرساخت ها انجام داده حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ هکتار از اراضی ۲۷۰۰ هکتاری به اراضی بندر اضافه خواهد شد.