



سازمان بنادر و دریانوردی

هفتمین شماره نشریه الکترونیکی
سازمان بنادر و دریانوردی

آبان ماه ۱۳۹۸

روی خوش تعرفه‌ها به فعالان اقتصادی

به همراه گفتاری از:

محمدعلی اصل سعیدی پور / فرخ چهارسوقی / حمید عزت آبادی پور / بهروز آقایی
حمیدرضا آبایی / عادل دریس / سیاوش ارجمندزاده / سید منصور نجفی شوشتری



برای اولین بار توسط سازمان بنادر در سال ۹۸ صورت گرفت؛

جدا شدن مسیر تعرفه خدمات بندری و دریایی بنادر شمال از جنوب

نیما علیپور

خبرنگار



برای اولین بار در سال ۹۸ و به عنوان اتفاقی بسیار مهم، تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی بنادر شمالی از بنادر جنوبی کشور تفکیک شده است تا به نحوی مطلوب‌تر و بسته به کارکرد هر یک از بنادر، فعالیت‌ها بندری و دریایی را پیش برد. جایگاه کلیدی و پر اهمیت تعرفه در تعیین ارزش و قیمت گذاری خدمات بندری و دریایی برای فعالان در حوزه خدمات بندری و دریایی بر کسی پوشیده نیست و سازمان بنادر و دریانوردی با یک نگاه ویژه و راهبردی میان مدت و کوتاه مدت، موضوعات تعرفه ای را در دستور کار خود قرار می‌دهد و هدف این سازمان، اجرای قانون تسریع و تسهیل تخلیه کشتی‌ها، تسهیل تجارت و مبادله کالا از طریق بنادر و جذب سهم بیشتر کالا و کانتینر در منطقه است.

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی امور بندری، امور دریایی و امور کشتیرانی بازرگانی کشور به استناد قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر کشور و اصلاح قانون مذکور و نیز سایر قوانین بالادستی، در راستای تحقق مصادیق سیاست‌های اقتصادی مقاومتی مبنی بر افزایش رقابت‌پذیری خدمات بندری و دریایی، ارتقای توان رقابتی صادرکنندگان، کاهش هزینه تمام شده کالاهای وارداتی، افزایش شفافیت در نحوه محاسبه هزینه تمام شده خدمات، افزایش بهره‌وری، کاهش ماندگاری کالا در بنادر کشور، جذب خطوط کشتیرانی بزرگ و... مبادرت به تدوین کتابچه تعرفه

سال ۱۳۹۸ کرده است. باید در نظر داشت که در به‌روز رسانی تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی بنادر بازرگانی کشور در سال ۹۸، مسائل و موضوعات مربوط به سال گذشته مدنظر قرار گرفته و با توجه به مسائل و کارکردهای مختلف بنادر جنوبی و شمالی کشور، تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی این دو دسته از بنادر تفکیک شده است. این درحالی است که تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی در سال ۹۸ با توجه به شرایط کنونی ترمینال‌های عملیاتی در بنادر با رویکرد رفع بخشی از چالش‌های ترمینال‌های مذکور طراحی و ابلاغ شده است.

این مجموعه شامل تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی بوده و برای کالاها و شناورهایی است که از تاریخ اجرای تعرفه‌های مندرج در تعرفه خدمات بندری و دریایی در بنادر بازرگانی جنوب و شمال کشور وارد این بنادر می‌شود، ملاک محاسبه و صدور اسناد مالی است و اعداد و ارقام مندرج در این مجموعه سقف تعرفه‌های قابل ارائه به خدمت گیرندگان بوده و شرکت‌های فعال در بنادر کشور (ارائه دهندگان خدمات) حق دریافت رقم مازاد را ندارند.



**مقایسه تعرفه‌ها در بین
بنادر، مستلزم ملاحظه
پارامترهای متعددی است
که تأثیر مستقیم بر نرخ تعرفه
دارد؛ عواملی چون شرایط
اقتصادی حاکم، آزادی عمل
تجاری، تراکنش‌های آزاد
مالی، مدیریت واحد جامعه
بندری، حجم عملیات، رویه
گمرکی غالب، قدرت خرید
تجهیزات و... که می‌توانند
تأثیر بسیار زیادی در میزان
تعرفه در بنادر داشته باشد**

متعددی است که تأثیر مستقیم بر نرخ تعرفه دارد؛ عواملی چون شرایط اقتصادی حاکم، آزادی عمل تجاری، تراکنش‌های آزاد مالی، مدیریت واحد جامعه بندری، حجم عملیات، رویه گمرکی غالب، قدرت خرید تجهیزات و... که می‌توانند تأثیر بسیار زیادی در میزان تعرفه در بنادر داشته باشد، بنابراین نمی‌توان تعرفه بندری که در شرایط سخت تحریم، فشارهای ناشی از تراکنش‌های مالی، چالش‌های تامین تجهیزات و قطعات، سرمایه‌گذاری‌های ۱۰۰ درصد بومی و داخلی که بسیار شکننده است

را با بندری چون سنگاپور، مالزی، جبل علی، بوسان کره و... مقایسه کرد.

در نهایت اما تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی پس از انجام کارشناسی گسترده و مشارکت همکاران سازمانی و شرکت‌های تابعه بعد از نظر نهایی ستاد تنظیم بازار به تصویب هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی رسید و جهت اجرا از ابتدای خردادماه سال جاری به تمامی بنادر کشور ابلاغ شد.

تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی متشکل از دو بخش عمده تعرفه‌های مترتب بر کشتی و کالا است و این تعرفه‌ها از ردیف‌هایی شامل حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری تشکیل شده است و این حقوق و عوارض در تمامی بنادر کشور اعم از مالکیتی و حاکمیتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیتی امور بندری، امور دریایی و امور کشتیرانی بازرگانی اخذ می‌شود.

بر اساس قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کالا مصوب مجلس شورای اسلامی، سازمان بنادر و دریانوردی موظف به کاهش مدت ماندگاری

کالا در بنادر کشور بوده که نتیجه آن کاهش پرداخت دموراژ از سوی صاحبان کالا به کشتی‌ها است، در غیر این صورت پرداخت دموراژ موجب افزایش قیمت تمام شده کالا برای مصرف‌کنندگان می‌شود و باید بدانیم که این میزان پرداخت‌ها، هزینه‌ای است که از کل اقتصاد کشور پرداخت خواهد شد.

مقایسه تعرفه‌ها در بین بنادر مستلزم ملاحظه پارامترهای



مدیرکل توافقتنامه‌ها و توسعه بازار سازمان بنادر مطرح کرد:

سازمان بنادر؛ تعیین کننده مسیر افزایش یا کاهش تعرفه‌ها نیست

تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی متناسب با نرخ تورم است



مدیرکل توافقتنامه‌ها و توسعه بازار سازمان بنادر و دریانوردی با تاکید بر اینکه این سازمان تحت هیچ شرایطی تعیین کننده مسیر افزایش یا کاهش تعرفه‌ها نیست، تصریح کرد: شرایط اقتصادی و وضعیت حاکم بر بازار تعیین کننده نهایی تعرفه‌ها هستند. محمدعلی اصل سعیدی پور با اشاره به اینکه تلاش بر این است سازمان بنادر و دریانوردی بتواند تعرفه‌ها را به گونه‌ای تنظیم کند که هم فشار هزینه‌ای از دوش ترمینال‌ها کاهش یابد و هم زمینه تسریع در تخلیه کشتی‌ها، تسریع و تسهیل خروج به موقع کالا و جلوگیری از پرداخت دموارژهای سنگین فراهم شود، بیان کرد که این سازمان عموماً متناسب با شرایط نرخ تورم تغییرات لازم را بر تعرفه‌ها اعمال می‌کند و همانگونه که شاهد هستیم در چند سال گذشته در شرایطی که نرخ تورم پایین بود هیچ گونه افزایش تعرفه‌ای صورت نگرفت. در ادامه مشروح گفت‌وگوی ما با محمدعلی اصل سعیدی پور؛ مدیرکل توافقتنامه‌ها و توسعه بازار سازمان بنادر و دریانوردی محور تعرفه‌های خدمات بندری محور آمده است.

■ در مورد علت تفکیک تعرفه‌های بنادر شمالی و جنوبی که برای اولین بار در سال ۱۳۹۸ رخ داده است توضیح دهید؟

طراحی تعرفه‌های بنادر معمولاً بر اساس شرایط عملیاتی، موقعیت جغرافیایی، وضعیت اقتصادی منطقه، نوع فعالیت بندر، میزان تخلیه و بارگیری بندر، سائز شناورهای وارده بندر، نوع کالای وارده به بندر و... تنظیم و اعمال می‌شود، بنابراین با توجه به تفاوت پارامترهای یاد شده بین بنادر شمالی و بنادر جنوبی کشور، تصمیم بر این شد که در سال جاری کتابچه تعرفه خدمات بندری و دریایی بنادر شمالی از بنادر جنوبی جدا شود.

این اتفاق نه تنها شرایط کار را برای ذی نفعان مساعدتر، بلکه شرایط تطابق تعرفه‌ها را با تغییرات اقتصادی و





در بنادر کشور توسط بخش‌های خصوصی دارد و باید بدانیم که فرآیند بروز رسانی تعرفه‌ها، روندی است که در تمامی بنادر دنیا جاری و متناسب با تغییرات اقتصادی و شرایط حمل و نقل دریایی است.

■ در راستای وضع تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی بنادر کشور چه میزان از نظرات کارشناسان، بخش خصوصی، فعالان اقتصادی و سایر گروه‌ها بهره گرفته‌اید؟ سازمان بنادر و دریانوردی همه ساله با اخذ نظرات کارشناسی از کلیه بنادر کشور و تا حد امکان نظرات ذینفعان تعرفه‌ای متناسب با شرایط اقتصادی کشور تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی را به‌روز رسانی می‌کند. در سال جاری نیز سعی شده است با رویکردی متفاوت به استقبال نظرات انجمن‌های صنفی (انجمن پایانه داران، اتحادیه

طرحی در دستور کار است که بتوانیم تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی بنادر کوچک جنوبی را از کتابچه تعرفه فعلی نیز منفک کنیم تا از این طریق موجبات افزایش فعالیت‌های محلی و ایجاد اشتغال در منطقه و تسهیل در بهره‌برداری کتابچه تعرفه رقم بخورد

مالکان کشتی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته) برویم و با بهره‌گیری از نظرات کاربردی و اثرگذار اقدام به تنظیم تعرفه‌ها کنیم.

علاوه بر این با توجه به قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور مصوب مجلس شورای اسلامی، سازمان بنادر علاوه بر اینکه باید در راستای کاهش پرداخت دموراژ گام بردارد، ملزم است تعرفه‌ها را به نحوی طراحی کند که مدت ماندگاری کالا در بنادر کشور کاهش یابد که البته با توجه به تغییرات شدید در نرخ ارز و بالا رفتن هزینه‌های ارائه دهندگان خدمات، تلاش بر این است که بتوانیم تعرفه‌ها را بگونه‌ای تنظیم کنیم که هم فشار هزینه‌ای را از دوش ترمینال‌ها کاهش یابد و هم زمینه تسریع در تخلیه کشتی‌ها، تسریع و تسهیل



عملیاتی منطقه فراهم می‌کند. در همین راستا طرحی در دستور کار است که بتوانیم تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی بنادر کوچک جنوبی را از کتابچه تعرفه فعلی نیز منفک کنیم تا از این طریق موجبات افزایش فعالیت‌های محلی و ایجاد اشتغال در منطقه و تسهیل در بهره‌برداری کتابچه تعرفه رقم بخورد.

■ به‌روز رسانی سالانه تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی چگونه است؟

با توجه به اینکه در شرایط فعلی و در جنگ اقتصادی، کشور شرایط سخت و دشواری را تجربه می‌کند نباید انتظار داشت که تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در این شرایط، ثابت و بدون تغییر بماند، چراکه از نظر عملیاتی و در آمدی تاثیر مستقیم بر کیفیت ارائه خدمات



مطلوب از سوی ارائه دهندگان خدمات بندی می‌شود و از سویی دیگر مدت ماندگاری کالا در بنادر کشور را افزایش می‌دهد؛ به تعبیری به جای اینکه از محوطه‌های بندری برای انجام تشریفات گمرکی و تسهیل عرضه به موقع کالا در بازار مصرف استفاده شود، محلی برای انبارش کالا خواهد شد که این موضوع با ذات وجودی ترمینال‌های بندری مغایرت و در تضاد با الزامات قانون تسریع خواهد بود.

■ اگر مسئله یا موضوع قابل ذکر دیگری در حوزه تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی وجود دارد عنوان کنید.

قیمت گذاری خدمات بندری و دریایی در کلیه بنادر در قالب (port pricing) یک علم است که در بسیاری از مراکز آموزشی جهان تدریس و آموزش داده می‌شود. مبحث تعرفه گذاری کاری بسیار پیچیده و تأثیر پذیر از پارامترهای متعدد در کشورهای مختلف است و هر کجا که تعرفه ای طراحی می‌شود عوامل بسیار وسیع محاسبه و ملاحظه شده و در نهایت تبدیل به یک عدد می‌شود.

این فرآیند در ایران با شرایطی به مراتب سخت‌تر از دیگر بنادر دنیا که در شرایط کاملاً تجاری و رقابتی فعالیت می‌کنند تنظیم می‌شود، در اکثر بنادر دنیا هر گونه فعالیت اقتصادی و تجاری آنها در چارچوب قوانین تجاری طراحی و تنظیم می‌شود که به طور حتم این شرایط به دلیل تحریم‌های ظالمانه در بنادر کشور این چنین نیست و نه تنها سازمان بنادر و دریانوردی، بلکه صدها شرکت فعال در این عرصه با مشکلات زیاد نسبت به تأمین تجهیزات، قطعات، نیروی انسانی مجرب و... مکلف به ارائه خدمات مطلوب اند و انتظار می‌رود تمامی ذی‌نفعان با سعه صدر و ملاحظه در شرایط سخت کنونی کشور کمک کنند با کمترین تنش داخلی بتوانیم دوره سخت اقتصادی کنونی را پشت سر بگذاریم.

خروج به موقع کالا و جلوگیری از پرداخت دمورازهای سنگین فراهم شود.

■ نگاه سازمان بنادر و دریانوردی به مقوله تعیین و افزایش تعرفه‌های بندری و دریایی افزایشی، کاهش یا تعدیلی است؟

تغییرات تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی همانند سایر خدماتی که در سطح کشور ارائه می‌شود بستگی به شرایط اقتصادی کشور دارد و اگر چنین نباشد ارائه خدمات توسط بخش‌های خصوصی با سرمایه گذاری‌های کلان به عمل آمده در بنادر کشور، مطلوبیت خود را از دست خواهد داد.

سازمان بنادر و دریانوردی تحت هیچ شرایطی تعیین کننده مسیر افزایش یا کاهش تعرفه‌ها نیست، بلکه شرایط اقتصادی و پوزسیت بازار تعیین کننده نهایی شرایط تعرفه هستند. سازمان بنادر و دریانوردی عموماً متناسب با شرایط نرخ تورم تغییرات لازم را بر تعرفه‌ها اعمال می‌کند و همانگونه که شاهد هستیم در چند سال گذشته در شرایطی که نرخ تورم پایین بود هیچ گونه افزایش تعرفه‌ای صورت نگرفت ولی با توجه به شرایط اقتصادی کشور در ۳ سال اخیر و تصمیمات کارگروه ستاد تنظیم بازار و تصویب هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، تعرفه‌ها جهت جبران برخی از نوسانات نرخ ارز و هزینه‌های تحمیل شده تنظیم، مصوب، ابلاغ و جاری شد.

همچنین با توجه به گزارش بانک مرکزی، نرخ تورم و نرخ ارز در سال‌های مذکور بسیار بالاتر از افزایش تعرفه سازمان بنادر

و دریانوردی طی سال‌های ۹۶ تا ۹۸ است که این امر مستلزم پیگیری و تعدیل تعرفه‌ها متناسب با شرایط حاضر خواهد بود.

مجموع تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی از قبیل خنک‌کاری، باربری و انبارداری برای سال ۱۳۸۲ حدود ۴,۵ دلار بوده است ولی در سال ۹۸ این مبلغ به حدود ۲ دلار کاهش یافته است که این موضوع موجب کاهش خدمات



سازمان بنادر و
دریانوردی تحت هیچ
شرایطی تعیین کننده
مسیر افزایش یا کاهش
تعرفه‌ها نیست، بلکه
شرایط اقتصادی و
پوزسیت بازار تعیین
کننده نهایی شرایط
تعرفه هستند. سازمان
بنادر و دریانوردی عموماً
متناسب با شرایط نرخ
تورم تغییرات لازم را بر
تعرفه‌ها اعمال می‌کند

رییس اداره تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی سازمان بنادر عنوان کرد:

تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی در ایران، پایین تر از تعرفه‌های بنادر منطقه است

◀ سازمان بنادر به دنبال سیاست‌های کلان دولت در توسعه تجارت از طریق بنادر است

نسبت به تنظیم تخفیفات هدفمند اقدام می‌کند و در سال‌های متمادی تخفیفات تعرفه ای سازمان بنادر به صورت همگانی به تمامی بهره برداران ارایه شده است. از سوی در دو سال اخیر با تطبیق شرایط موجود و با در نظر گرفتن منافع سرمایه گذاران، ترمینال داران و خدمات دهنده گان بندری و دریایی، ارایه تخفیفات هدفمند با لحاظ تاثیرات بر ذی نفعان در دستور کار قرار گرفته است.

هم اکنون بسیاری از تخفیفات ارائه شده به خطوط کشتیرانی، صاحبان

کالا و NVOCCها در قالب تنظیم توافقنامه و متناسب با میزان تعهد بهره بردار تنظیم و جاری سازی می‌شود که این امر سبب جلوگیری از تضییع حقوق بسیاری از ذینفعان از جمله دولت شده است و در عین حال تخفیفات زیادی هم متناسب با شرایط در قالب کالاهای صادراتی، کابوتاژی، ترانزیت و... از سوی سازمان بنادر ارایه می‌شود.

● **علت گلابه فعالان بندری و دریایی نسبت به افزایش تعرفه‌ها در سال جاری چیست؟ اگر انتقاد وارد است چه برنامه ای برای کاهش یا تعدیل تعرفه‌ها دارید؟**
فعالان اقتصادی در بنادر کشور بسیار متفاوت اند اما در مجموع به دو دسته عمده تقسیم می‌شوند؛ دسته اول خدمات گیرندگان بندری هستند، بسیاری از خدمات گیرندگان بندری



رییس اداره تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی سازمان بنادر و دریانوردی می‌گوید چنانچه یک مقایسه اجمالی بین تعرفه‌های بنادر ایران با تعرفه‌های بنادر منطقه صورت گیرد قابل مشاهده است که مجموع تعرفه‌های مترتب بر کشتی و کالا در بنادر کشور ما بسیار پایین تر از تعرفه‌های بنادر منطقه است. فرخ چهارسوقی امین با تأکید بر اینکه رسالت سازمان بنادر و دریانوردی حفظ تعادل بین خدمات گیرنده و خدمات دهنده در بنادر کشور است، خاطر نشان کرد که تضاد منافع خدمات دهندگان

و خدمات گیرندگان سبب تقویت نگاه‌های انتقادی در زمینه بالا بودن میزان تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی است که این مسئله گاها از روی منافع و در مواقعی از روی ناآگاهی از فرآیندها و محدودیت‌های موجود در فرایند تنظیم تعرفه در ایران، رخ می‌دهد. در ادامه مشروح گفت و گو ما با فرخ چهارسوقی امین؛ رییس اداره تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی سازمان بنادر و دریانوردی می‌آید:

● **وضعیت تخفیفات تعرفه ای در بنادر کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**
سازمان بنادر و دریانوردی متناسب با شرایط اقتصادی، سیاست‌های توزیع کالا، بهره‌برداری مناسب از زیرساخت‌ها، حمایت از محصولات صادراتی، تسهیل ترانزیت و...

در دو سال اخیر با تطبیق شرایط موجود و با در نظر گرفتن منافع سرمایه گذاران، ترمینال داران و خدمات دهنده گان بندری و دریایی، ارایه تخفیفات هدفمند با لحاظ تاثیرات بر ذی نفعان در دستور کار قرار گرفته است



به این امر واقف اند که تعرفه‌های سازمان در مقایسه با تعرفه‌های منطقه و در مقایسه با سایر هزینه‌های مترتب بر کالا از قبیل هزینه‌های حمل و نقل دریایی، هزینه‌های حمل و نقل زمینی و سایر هزینه‌های مرتبط بسیار پایین تر است اما عده ای این بحث را مطرح می‌کنند که تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی بالا است.

در این خصوص ابتدا باید بررسی کرد این ذینفعان بندری چه کالاهایی را برای واردات و یا صادرات در نظر دارند و مدت ماندگاری کالاهایشان در داخل بندر چند روز است؟ به طور مثال هزینه‌ها برای کالاهای بدون ارزش افزوده با ماندگاری بالا در بنادر کشور، حداکثر ۵ درصد است

ولی برای کالاهای با ارزش افزوده بالا مدت ماندگاری معقول و یا کم در بنادر کشور حدود ۰/۱ درصد است، در نتیجه ارزش کالاهای وارد شده به بندر و مدت ماندگاری کالا در بنادر کشور، عمده پارامترهای تاثیر گذار در سهم هزینه‌های سازمان در مجموع هزینه‌های لجستیکی کالا را در بر می‌گیرد.

رسالت سازمان بنادر و دریانوردی در تعیین نرخ تعرفه‌ها حفظ تعادل بین خدمات گیرنده و خدمات دهنده در بنادر کشور است و از سویی دیگر باید به دنبال سیاست‌های کلان دولت در توسعه تجارت از طریق بنادر کشور باشد

خود از طریق افزایش تعرفه‌ها می‌باشند.

■ شرکت‌های خصوصی ارایه دهنده خدمات چه فرآیندی را دنبال می‌کنند؟

شرکت‌های خصوصی ارائه دهنده خدمات در بنادر کشور بخشی از فرایند لجستیکی در امر واردات، صادرات و یا ترانزیت هستند؛ به تعبیر دیگر خدمات دهندگان بندری در فرایند صادرات کالاها، خدمات صادراتی ارائه می‌دهند که در قبال آن شرکت‌ها باید برای کالاهای صادراتی تخفیف ۲۵ درصدی و برای کالاهای ترانزیتی تخفیف ۵۰ درصدی در نظر گیرند، بنابراین تضاد منافع خدمات دهندگان و خدمات گیرندگان سبب تقویت این نگاه‌های انتقادی است که گاهی از روی منافع و در مواقعی از روی ناآگاهی از

در بعضی از موارد نیز خدمات گیرندگان بندری، به دنبال سود و کسب در آمد بیشتری هستند که سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان حافظ منافع تمامی ذینفعان باید مطابق نظرات کارشناسی و صرفه و صلاح کشور اقدام کند.

دسته دوم اما خدمات دهندگان بندری هستند، سازمان بنادر و دریانوردی بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی کلیه خدمات تصدی گری خود را به بخش خصوصی واگذار کرده است و بخش‌های خصوصی ضامن ارائه خدمات مستمر و مطلوب در بنادر کشور اند و برخلاف خدمات گیرندگان بندری، بخش‌های خصوصی فعال در بنادر کشور با توجه به نرخ تورم و افزایش نرخ ارز، در پی جبران هزینه‌های



مختلفی که این خدمات را ارائه می‌کنند، نمی‌بینند که در این زمینه انتظار می‌رود قضاوت منصفانه تری صورت گیرد.

در ارتباط با میزان تعرفه بنادر ما در مقایسه با دیگر بنادر باید اعلام کرد که هیچ دو بندری را نمی‌توانید پیدا کنید که دارای تعرفه‌های مشابه باشند، عامل موثر در تعیین تعرفه بنادر کشور، شرایط اقتصادی کشور در حالت کلان، نوع فعالیت بندر و ترافیک آن است. به طور مثال بندر جبل علی عمدتاً به کالاهای ترانشیپی سرویس می‌دهد و علی‌رغم اینکه تعرفه ترانشیپی بنادر کشور ما حدوداً ۲۵ درصد تعرفه بندر مذکور است اما باز هم می‌بینیم که ترافیک کالا

ترانشیپی در بندر جبل علی بیشتر از بندر شهید رجایی است. در مجموع چنانچه یک مقایسه اجمالی بین تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی با تعرفه‌های منطقه صورت گیرد باید اذعان کرد که مجموع تعرفه‌های مترتب بر کشتی و کالا در بنادر کشور

بسیاری از خدمات گیرندگان بندری به این امر واقف اند که تعرفه‌های سازمان بنادر در مقایسه با تعرفه‌های منطقه و در مقایسه با سایر هزینه‌های مترتب بر کالا از قبیل هزینه‌های حمل و نقل دریایی، هزینه‌های حمل و نقل زمینی بسیار پایین تر است

ما بسیار پایین تر از تعرفه‌های بنادر منطقه است.

■ در خصوص تعرفه‌های بنادر شمالی و جنوبی کشور که برای اولین بار در سال جاری شاهد تفکیک آن هستیم، توضیح دهید؟

از نظر ساختاری تفاوتی بین تعرفه‌های بنادر شمالی و جنوبی در این مرحله وجود ندارد ولی با توجه به حجم عملیات و شرایط عملیاتی تأثیر آن بسیار چشمگیر است و انتظار می‌رود با توجه به کارشناسی‌های صورت گرفته در آینده با مدنظر قراردادن تفاوت‌های ساختاری بین بنادر شمال و جنوب کشور، ساختار تعرفه‌ای مناسب برای بنادر شمالی کشور طراحی شود که هم اکنون در حال پیگیری است.



فرآیندها و محدودیت‌های موجود در فرایند تنظیم تعرفه در ایران است.

در مجموع رسالت سازمان بنادر و دریانوردی حفظ تعادل بین خدمات گیرنده و خدمات دهنده در بنادر کشور است و از سویی دیگر باید به دنبال سیاست‌های کلان دولت در توسعه تجارت از طریق بنادر کشور باشد.

■ دفاع شما از میزان تعرفه‌های بنادر ایران در قیاس با بنادر سایر کشورها چیست؟

به دو علت فعالان اقتصادی از میزان تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی گلایه می‌کنند؛ یا اینکه از میزان مجموع تعرفه‌ها در بنادر آگاهی ندارند و یا اینکه شرایط تحریم را فقط برای خود متصور اند و شرایط سخت بخش‌های



رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران مطرح کرد:

هزینه‌های خدمات بندری و دریایی متناسب با نرخ تورم

تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی باید متناسب با نوع و کیفیت خدمات باشد



رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران گفت: در تعیین نرخ تعرفه‌های بندری عوامل اثرگذاری وجود دارد که می‌توان به آنها پرداخت. حمید عزت آبادی پور درباره اینکه تعرفه‌های خدمات بندری باید چه سمت و سوی داشته باشد، بیان کرد: با توجه به فضای تحریمی به وجود آمده و جهش نرخ ارز در سال گذشته شاهد افزایش هزینه‌های بخش خصوصی و ارائه دهندگان خدمت هستیم اما برای گذر از مشکلات بوجود آمده باید همه بخش‌ها سطح همکاری‌های خود را افزایش دهند تا کمترین فشار به بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران در حوزه بندر و دریا وارد شود. وی ادامه داد: اگر قرار است شاهد افزایش قیمت‌ها باشیم می‌توان این افزایش را در یک بازه زمانی ۲ تا ۳ ساله اعمال کرد چراکه افزایش یکباره هزینه‌ها شرایط را برای بخش خصوصی سخت می‌کند.



ریس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با ارائه این پیشنهاد که می‌توان افزایش هزینه‌ها را به صورت پلکانی اعمال کرد، اظهار کرد: از آنجا که ایران تحت شدیدترین تحریم‌های اقتصادی باید با کمک یکدیگر بتوانیم کسب و کار کشور را به نحوی مطلوب تر پیش ببریم.

عزت آبادی پور افزود: بر این باور هستیم که هزینه‌های خدمات بندری و دریایی متناسب با نرخ تورم افزایش پیدا کند و فعالان این بخش نیز با مسائلی همچون افزایش نرخ حقوق و دستمزد، تجهیزات و مواردی از این دست روبرو هستند. رییس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران بیان کرد: تعرفه‌های خدمات بندری را می‌توان بر حسب نرخ استهلاك، افزایش حقوق و دستمزد، سود فعالان اقتصادی و سایر عوامل تعیین کرد. عزت آبادی پور در ادامه با اشاره به موضوع بحث حق توقف کانتینر، گفت: از سال گذشته که با افزایش نرخ ارز مواجه شدیم برخی شرکت‌های کانتینری متاسفانه از نرخ‌های قبلی پیروی نکردند و قیمت‌ها را بر مبنای دلار افزایش دادند و در شواری عالی ترابری نیز با ابهام فراوان شرایطی فراهم شد که خطوط کشتیرانی خارجی حق توقف کانتینر را به صورت دلاری روی بارنامه لحاظ و بین ۱۰ تا ۱۵۰ دلار حق توقف مطالبه کردند که این موضوع مورد اعتراض اتاق بازرگانی ایران اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران واقع و کمیسیون حمل و نقل و لجستیک خواستار اعمال نرخ‌های مشخص ریالی شد و از سازمان بنادر و دریانوردی و نیز وزارت راه و شهرسازی درخواست کرد که با خطوط متخلف برخورد کند. وی افزود: امیدوار هستیم این درخواست در جلسه شورای عالی ترابری مصوب و بستر مناسب برای فعالیت واردکنندگان و صادرکنندگان فراهم شود، در عین حال اتاق بازرگانی ایران ضمن اعلام حمایت از فعالیت خطوط کشتیرانی و آگاهی نسبت به حقوق این خطوط، خواستار برخورد با برخی سوء استفاده کنندگان است.

**تعرفه‌های خدمات بندری را می‌توان
بر حسب نرخ استهلاك، افزایش
حقوق و دستمزد، سود فعالان
اقتصادی و سایر عوامل تعیین کرد**





ثابت قرارداد اجاره اراضی به مدت ۵ سال در مدل‌های مالی و احتساب نرخ بازگشت داخلی ۳۰ درصد برای قراردادهای سرمایه گذاری در بندر شهید بهشتی چابهار در مدل‌های مالی نیز از معافیت‌های غیر تعرفه ای این بندر است. اعطای معافیت پرداخت سهم درآمدی سازمان در کلیه قراردادهای سرمایه گذاری شامل اجاره بهای متغیر، سهم باربری، انبارداری، خن کاری و THC در خصوص کالاهای مازاد بر تعهد تناژ به مدت ۵ سال از زمان بهره‌برداری و انبارداری کانتینرهای خالی به فعالان از دیگر

بندر چابهار در مسیر تخفیف‌های بندری



بهر روز آقایی

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان



بندر چابهار؛ بندری بدون محدودیت در ورود و تخلیه انواع کالاهای ترانزیتی و صادراتی و همچنین تامین بخشی از کالاهای اساسی مورد نیاز کشور است، این بندر دروازه ورودی کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و محور توسعه شرق کشور محسوب می‌شود و عدم انتظار نوبت کشتی به نسبت سایر بنادر کشور از مزایای آن برای صاحبان کالا است.

یکی از ظرفیت‌های بسیار خوب بزرگترین بندر اقیانوسی کشور کارگاه‌های ساخت شناور و به خصوص لنج سازی است که می‌تواند به رونق اقتصادی منطقه کمک شایانی کند، کارخانجات پتروشیمی، فرآوری مواد معدنی و دیگر کارخانجات سنگینی که در مرکز کشور جانمایی شده است می‌تواند به دلیل موقعیت استراتژیک مناسب چابهار و همجواری با دریا در این منطقه راه اندازی شود. در حوزه‌های نفتی، انبارداری، کانتینری، صنایع فرآوری و پردازش نیز در چابهار فرصت‌های بسیار خوبی برای سرمایه گذاران وجود دارد. بندر چابهار؛ برای جذب سرمایه گذار در بخش‌های مختلف و حضور سرمایه گذاران و صاحبان بار و کالا مشوق‌هایی در نظر گرفته است، مشوق‌های تعرفه ای قابل اعطا به خطوط لاینر در این بندر در بخش حقوق و عوارض وارد بر کشتی‌ها و همچنین هزینه توقف شامل ۸۰ درصد تخفیف است، همچنین در بخش هزینه‌های راهنمایی، یدک کشی و لایروبی ۶۰ درصد، هزینه‌های تخلیه و بارگیری کالا ۹۰ درصد و انبارداری کانتینر خالی ۷۵ درصد تخفیف به این خطوط تعلق می‌گیرد.

تخصیص تسهیلات از محل وجوه اداره شده به بخش‌های غیر دولتی جهت خرید و تامین شناورهای حمل مسافر و خودرو، ساخت مخازن نفتی، انبار، سیلو و سایر محوطه‌های نگهداری کالا در بندر شهید بهشتی چابهار و عدم اعمال رشد اجاره بهای

معافیت‌های غیر تعرفه ای این بندر استراتژیک محسوب می‌شود. تخفیف ۳۰ درصدی در کلیه ردیف‌های حقوق و عوارض بندری وارد بر کشتی‌های کانتینری، تخفیف حداقل ۳۰ درصد در هزینه‌های تخلیه و بارگیری کانتینر (THC) نسبت به سایر بنادر جنوبی کشور، تخفیف ۷۵ درصدی در انبارداری کانتینرهای وارداتی و ۸۵ درصد در انبارداری کانتینرهای صادراتی و تخفیف ۳۰ درصدی در هزینه باربری و انبارداری وارد بر کالاهای غیر کانتینری نسبت به سایر بنادر کشور نیز از مزایا و پتانسیل‌های بندر چابهار برای سرمایه گذاران محسوب می‌شود. همچنین قابلیت پهلو دهی به کشتی‌های سائز بزرگ و با بالاترین آب‌خور، قرار داشتن در خارج از محدوده خلیج فارس و تنگه هرمز و بندری بدون محدودیت، عدم انتظار نوبت کشتی به نسبت سایر بنادر کشور، نزدیکترین مسیر دریایی به کشورهای جنوب شرق آسیا، اروپا و آفریقا و یکی از بزرگترین ترمنال‌های مسافری بین‌المللی منطقه با زیربنایی بیش از ۴۰۰۰ متر مربع و پذیرش بیش از ۶۰۰ نفر به طور همزمان از دیگر قابلیت‌های بزرگترین بندر اقیانوسی کشور است.



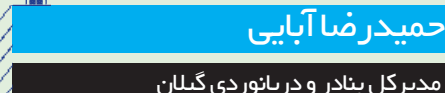
تعرفه؛ عامل اصلی در رقابت پذیری بنادر



حمیدرضا آبایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان

جذب کشتی و بار را با اعمال تعرفه‌های انعطاف پذیر و رقابتی فراهم آورده تا بتواند مشتریان خود را با استفاده از تسهیلات قوانین و مقررات مناطق آزاد تجاری-صنعتی در کاهش قیمت تمام شده تامین کالاهای کشور یاری نماید. از این رو ایجاد هماهنگی و اطلاع رسانی به موقع از تخفیفات و نحوه اعمال تعرفه‌های متردد به کشتی و کالاهای عبوری از محدوده بندری منطقه آزاد انزلی از اهمیت بالایی برخوردار است که امید است با ارائه تعرفه‌های انعطاف پذیری و رقابتی زمینه مناسب و استفاده بهینه از امکانات بندرانزلی را برای مشتریان این بندر فراهم آوریم و این بندر به جایگاه اصلی و واقعی خود در حوزه حمل و نقل دریایی خزر و منطقه دست یابد. پیرو هماهنگی و نشستهای مشترک کارشناسی در خصوص تبیین مزیتها و مشوق‌های قانونی در بندرانزلی ضمن مشخص کردن کالاهای بالای ۱۵ درصد سود بازرگانی شامل لوازم خانگی و قطعات مربوطه، روغن زیتون، روغن آفتابگردان، کنجاله سویا و پنبه، MDF و تخته چند لایه، قطعات CKD و یدکی خودرو و موتور سیکلت و دوچرخه، چای و برنج، قطعات صنعتی و نفتی، دانه کلزا و لاستیک سواری، مقرر گردید سه دسته بندی مشمول کاهش و معافیت پرداخت از ۰.۵ تا ۷ درصد سود بازرگانی گردند که به شرح ذیل ارائه می‌شود.



امروزه رقابت بنادر مختلف در عرصه حمل و نقل دریایی به صورت چشمگیری افزایش یافته است و یکی از عوامل مهم در به دست آوردن مزیت در این رقابت، قیمت گذاری مناسب خدماتی است که ارائه می‌شود. بررسی شاخص‌های اقتصادی هر کشوری نشان می‌دهد که مهمترین عامل ایجاد رقابت پویایی و هماهنگی با نیاز روز بودن سیستم تعرفه گذاری است بر همین اساس یک سیستم تعرفه بهینه در بنادر بایستی از اصولی تبعیت کنند که عبارتند از مشخص کردن روابط بین خدمات بندری و نیازهای مشتریان، جلوگیری از پرداخت مضاعف، ساده سازی و تسهیل تجارت و جلوگیری از ماندگاری بیش از حد کالا است. سازمان بنادر و دریانوردی نیز با در نظر گرفتن تکالیف بین المللی و قوانین ملی و داخلی در راستای کاهش مسائل و مشکلات بنادر خود سیستم تعرفه گذاری را در بنادر کشور پایه گذاری کرد تا با ایجاد زمینه‌های مناسب جذب مستقیم خطوط لاینری و کشتی‌های حامل کالاهای ایرانی، نسبت به افزایش سهم بنادر کشور از بارهای متردد در منطقه گام‌های اساسی را بردارد. آنچه که در هریک از بنادر مبنی بر اعمال تعرفه‌های سازمان در جذب بار و افزایش فعالیت هر بندر بسیار مهم است انعطاف پذیری تعرفه‌هاست که در شرایط عملیاتی با پوشش هزینه‌های بخش‌های خصوصی فعال در بندر به عنوان اپراتور یا سرمایه گذار اراضی بندری بتوان شرایطی را فراهم کرد که مشتریان با در نظر گرفتن امکانات و تجهیزات بندری که در تعیین شاخص‌های عملیاتی و بهره وری بنادر نمود پیدا می‌کنند در قیمت تمام شده خدمات نیز به مقدار مناسبی دست یافته و نسبت به انتخاب بندر اقدام نمایند. اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان نیز با ایجاد شرایط مناسب در ارائه خدمات به موقع، ایمن و بهره ور، زمینه

۱ کالاهای وارده از مسیر زمینی به گمرک و بندرانزلی و گلشن		
ردیف	نرخ سود بازرگانی اعمالی توسط گمرک	کاهش
۱	۱۵ درصد و بیشتر	۷ درصد
۲	کوچکتر از ۱۵ درصد تا مساوی ۹ درصد	۵/۵ درصد
۳	کمتر از ۹ درصد تا مساوی ۶ درصد	۳/۵ درصد
۴	کمتر از ۶ درصد	۰

۲ کالاهای تجاری وارده از مسیر مبدأ چین به بندر آکتائو قزاقستان و سپس به بندر کاسپین و بندرانزلی		
ردیف	نرخ سود بازرگانی اعمالی توسط گمرک	کاهش
۱	۱۵ درصد و بیشتر	۷/۵ درصد
۲	کوچکتر از ۱۵ درصد تا مساوی ۹ درصد	۶ درصد
۳	کمتر از ۹ درصد تا مساوی ۶ درصد	۴ درصد
۴	کمتر از ۶ درصد	۰

۳ برای کالاهایی که از مسیر دریایی و از کشورهای حاشیه دریای خزر وارد منطقه می‌گردند		
ردیف	نرخ سود بازرگانی اعمالی توسط گمرک	کاهش
۱	۱۵ درصد	یک درصد
۲	کمتر از ۱۵ درصد تا ۶ درصد	نیم درصد



صورت واحد پول بیان می‌شود. بر این اساس، قیمت‌گذاری به زبان ساده یعنی تعیین قیمت برای کالا یا خدمت. این فرآیند، مداوم و پویاست و تداوم و پویایی آن، ناشی از تغییرات محیطی و عدم ثبات شرایط بازار است که لزوم جرح و تعدیل قیمت را ایجاد می‌کند اما انتخاب صحیح سطح قیمت، سازمان‌ها را در دسترسی راحت‌تر به اهداف تجاری خود یاری می‌کند.

◀ اهداف قیمت‌گذاری

از آنجا که قیمت‌گذاری یکی از تصمیمات استراتژیک سازمان محسوب می‌شود، حیطة گسترده‌ای دارد و از این طریق، سازمان‌ها اهداف خاصی را پیگیری می‌کنند. در یک نگاه، اهداف قیمت‌گذاری را می‌توان به دو دسته کمی و کیفی تقسیم کرد. اهداف کمی موضوعاتی از قبیل میزان سود، فروش، سهم بازار و میزان پوشش هزینه‌ها را شامل می‌شود که به راحتی قابل اندازه‌گیری هستند در مقابل، اهداف کیفی، بیشتر در ارتباط با مشتریان، رقبا، توزیع کنندگان، بقای سازمان و دستیابی به اهداف و مسئولیت‌های اجتماعی است و به سادگی قابل اندازه‌گیری نیستند. با توجه به افق زمانی هم، اهداف قیمت‌گذاری را می‌توان به دو دسته بلندمدت و کوتاه‌مدت تقسیم کرد؛ اما باید به این نکته توجه داشت که تأکید بیش از حد بر دستیابی به اهداف کوتاه‌مدت در بسیاری از موارد اهداف بلندمدت را دچار خطر می‌کند. تقسیم‌بندی اشاره شده تا حدودی میزان پیچیدگی این تصمیم را مشخص می‌کند چرا که سازمان‌ها در تصمیمات مربوط به قیمت‌گذاری، در یک زمان چندین هدف را دنبال می‌کنند که در برخی موارد، تضاد این اهداف با هم پیچیدگی بیشتر این تصمیم‌گیری را به دنبال دارد. به عنوان مثال، اگر هدف از قیمت‌گذاری، افزایش سودآوری یا درآمد باشد، ممکن است در تضاد با هدف مسئولیت‌های اجتماعی قرار گیرد و برعکس.

۳ روش قیمت‌گذاری برای تعرفه‌های بندری



عادل دریس

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان



تمامی سازمان‌ها و شرکت‌ها، برای کالاها و خدمات عرضه شده خود، قیمتی تعیین می‌کنند، بسیاری از این سازمان‌ها، بدون آگاهی از پیچیدگی این کار و با اتخاذ شیوه‌های قیمت‌گذاری غیر اصولی، سازمان خود را در معرض تهدید قرار می‌دهند؛ بنابراین، یکی از مهمترین عوامل مؤثر بر سرنوشت سازمان‌ها، تصمیم‌گیری در مورد سیاست‌های قیمت‌گذاری است. قیمت؛ تنها عامل ایجاد درآمد در بین اجزای آمیخته بازاریابی است؛ در حالی که مابقی این عناصر، ایجاد هزینه می‌کنند. همچنین، انعطاف‌پذیرترین عامل آمیخته بازاریابی نیز به شمار می‌آید چرا که آن را به سرعت می‌توان تغییر داد. اگرچه رقابت بر سر قیمت یکی از مسأله‌های عمده‌ای است که سازمان‌ها با آن روبه‌رو می‌شوند اما بسیاری از سازمان‌ها در حل کامل و دقیق این مسأله ناتوانند.

◀ مبانی نظری قیمت‌گذاری

قیمت از نظر لغوی یعنی سنجش، ارزیابی، اندازه و معیار. اما در بازار، عبارت است از ارزش مبادله‌ای کالا و خدمت که به





فرآیند قیمت گذاری در سازمان بنادر

سازمان بنادر از دیر باز به دلیل ماهیت دو گانه خود علاوه بر نگاه اقتصادی و تجاری نیم نگاهی نیز به موضوع مسئولیت های اجتماعی دارد و به همین جهت در نظام قیمت گذاری خود علاوه بر دیدگاه های اقتصادی و شرایط بازار به موضوع حمایت از مصرف کنندگان هم توجه می کند. بر این اساس در کتابچه تعرفه که مبنای نظام قیمت گذاری در سازمان بنادر است به هر دو موضوع بطور ضمنی توجه شده است. در این بین به دلیل برخی از موضوعات که در قبل توضیح داده شد با کاستی هایی روبرو است که به صورت سالیانه مورد بازنگری و اصلاح قرار می گیرد.

مهمترین مشکلات فعلی نظام تعرفه گذاری در سازمان بنادر بصورت کلی عبارتند از:

- ۱ تمرکز گرایی در نظام تعرفه گذاری
- ۲ عدم توجه به فضای کسب و کار (محیطی و منطقه ای) بنادر مختلف
- ۳ عدم توجه به نقش بنادر در زنجیره تامین کالا
- ۴ عدم توجه به نوع کالا در نظام قیمت گذاری به خصوص کالاهای فله خشک
- ۵ تطبیق تعرفه ها در خصوص عوارض و هزینه های وارده بر کالا با تعرفه های بین المللی بر اساس قابلیت های اجرایی و ظرفیت های زیرساختی و قانونی

- افزایش میزان سود ○ افزایش میزان درآمد
- افزایش سهم بازار ○ افزایش میزان بازگشت سرمایه
- ایجاد تمایز در فضای کسب و کار
- ارضا نیازمندی های توزیع کنندگان زنجیره تامین
- ایجاد ثبات قیمت در بازار ○ حفظ مشتریان فعلی
- ایجاد روند پایدار در ارائه خدمات
- ایجاد مانع برای ورود رقبای جدید
- تعیین قیمت های منصفانه برای مشتریان
- حفظ بقای سازمان در بلندمدت

برخی از اهداف قیمت گذاری عبارتند از:

انواع روش های قیمت گذاری

در متون مربوط به قیمت گذاری، به روش های متعددی برای تعیین سطوح اولیه قیمت اشاره می شود. این روش ها را می توان در سه گروه کلی مورد بررسی قرار داد.

- ۱ روش های مبتنی بر قیمت تمام شده
- ۲ روش های مبتنی بر رقابت
- ۳ روش های مبتنی بر تقاضا





نقش تعرفه در عملکرد و توسعه بنادر



سیاوش ارجمندزاده

مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر



خود استفاده می‌کنند تا بتوانند با ارتقای توان رقابتی خود به کسب سهم بیشتری از بازارهای بین‌المللی نائل آیند، موضوع دسترسی به بازارهای بین‌المللی و کسب سهم کالا و کانتینر از این بازارها، ارتباط تنگاتنگی با مبحث جریان رقابت تجاری و جذب خطوط لاینر شناورها دارد که موضوع تعرفه‌ها در مرکز این رقابت تنگاتنگ قرار می‌گیرد. تعرفه‌ها در کنار زیرساخت‌ها بنادر یکی از مهم‌ترین فاکتورهای جذب خطوط لاینر در بنادر می‌باشد. در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی بر اساس قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر بر اساس مصوبه مجلس، سازمان بنادر را موظف کرده به منظور سیاست‌گذاری لازم در جهت کاهش انتظار نوبت کشتی‌ها و تسهیل ورود کشتی‌های بزرگ به بنادر و همزمان کاهش زمان ماندگاری کالا، تغییرات لازم را تعرفه‌های بندری و دریایی ایجاد نماید. این کتابچه شامل شقوق مختلف ارائه خدمات به شناورها، کالا، کانتینر و سایر تعرفه خدمات در مناطق ویژه اقتصادی بندری می‌باشند که سازمان با اعمال رویه واحد، این کتابچه را پس از تایید هیات عامل به سایر بنادر جنوبی و شمالی کشور ابلاغ می‌نماید. کتابچه مذکور دارای سه بخش مجزا شامل؛ تعرفه‌های مترتب بر شناورها، کالا، کانتینر و اعمال تخفیفات ویژه جهت حمایت از صادرات، ترانزیت و ترانشیپ به کشور بوده که در این خصوص رویه واحد سازمان جذب شناورهای لاینر به بنادر کشور می‌باشد. این کتابچه در جهت پویایی، انعطاف‌پذیری و نوگرایی متناسب با تحولات ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی با استفاده از نظرات کارشناسان مرتبط و ذینفعان و بر اساس خرد جمعی بصورت سالیانه مورد بازنگری قرار می‌گیرد و تغییراتی بر اساس منافع سازمانی و ملی در کتابچه جهت رسیدن به اهداف مذکور صورت می‌گیرد.

بنادر در کشورهای مختلف نه تنها در نقش فصل مشترک مدهای مختلف حمل‌ونقل عمل می‌کنند، بلکه به عنوان حلقه‌های اتصال تجارت و حمل و نقل ظاهر شده‌اند و سکویی برای ارائه خدمات ارزش افزوده لجستیک از قبیل خدمات مالی، کنترل کیفیت، بسته بندی کالا و مراکز ایجاد خدمات ارزش افزوده کالا و خدمات تبدیل شده که اهمیت بنادر در شکل‌گیری و توسعه اقتصاد در کشور را نشان می‌دهد. در واقع بنادر در هر کشور با ایجاد یک بستر رقابتی برای صنایع داخلی و بنگاه‌ها نقش مهمی در کاهش هزینه تمام شده کالا دارند. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی امور بندری، امور دریایی و کشتیرانی بازرگانی کشور می‌باشد که با استفاده از ابزار تعرفه سعی در اجرای موثر سیاست‌های اقتصاد مقاومتی مبنی بر افزایش رقابت‌پذیری بنادر کشور در مقایسه با بنادر رقیب منطقه را دارد. مبنای اجرای این تعرفه‌ها قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر بر اساس مصوبه مجلس شورای اسلامی که در جهت رقابت‌پذیر نمودن بنادر کشور و کاهش هزینه تمام شده کالاهای وارداتی و صادراتی به کشور نقش کلیدی و طلایی در تکمیل زنجیره لجستیک کشور را دارد.

همواره تعرفه خدمات بندری و دریایی بنادر بازرگانی بر اساس قوانین بالا دستی دو هدف عمده را دنبال می‌کند: نخست جذب کالا در بنادر و افزایش ترافیک بندری و دریایی بخصوص در رویه‌های ترانزیت و ترانشیپ کالا جهت رونق بنادر و دیگری افزایش کارکرد اقتصادی بنگاه‌ها و تامین کنندگان منابع اولیه برای صنایع داخلی و فعال در بنادر و تامین سریع‌تر نیازهای ضروری کشور که در مواجهه با تهدیدات دشمنان خارجی که اقتصاد کشور را هدف قرار داده است. در دنیای امروز به دلیل گسترش پدیده جهانی شدن، کشورها تمامی تلاش خود را به کار می‌گیرند و از همه ظرفیت‌های





تعرفه بنادر

چه سمت و سوی دارد؟

**سید منصور نجفی شوشتری**

افسر دریایی و کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی



جهانی عمل کردن است. تعرفه‌های بندری باید در مقابل تغییرات تقاضا برای خدمات بندری و به طور ویژه در ارتباط با جریان‌های سیاسی و تجاری تنظیم شود. بنادر ملزم هستند که سیاست‌های قیمتگذاری خود را به صورت دوره‌ای مورد بازبینی قرار دهند تا از این موضوع که هزینه‌ها معقول، منطبق با الزامات مورد نیاز صنعت و باعث ارتقا رقابت پذیری می‌شود اطمینان حاصل کنند.

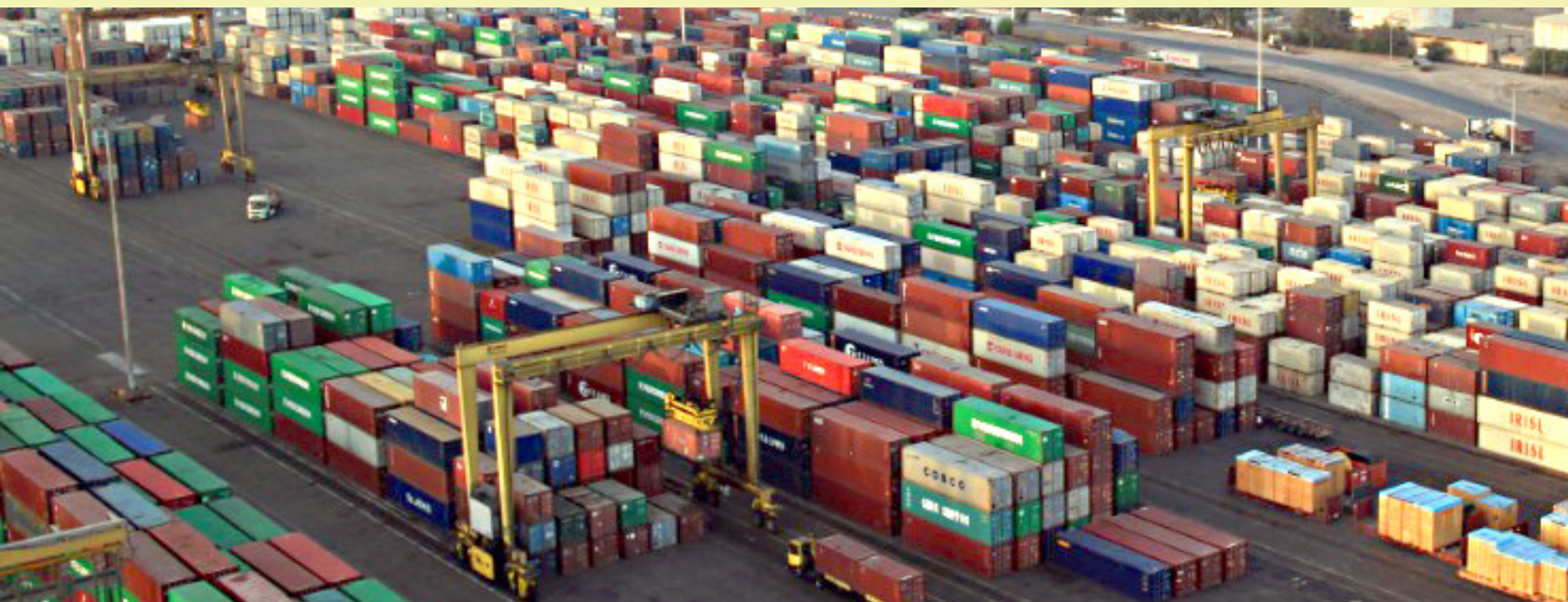
با توجه به اینکه بنادر سازمان بنادر و دریانوردی ایران، بنداری مالکیتی هستند و بر خلاف بنادر خصوصی عمدتاً از تامین زیر ساخت‌ها و تاسیسات بندر و اجاره دادن پایانه‌ها درآمد ایجاد می‌نمایند طبیعی است که موضوع کسب درآمد از طریق تعرفه‌ها را برای پوشش دادن هزینه‌های خود دنبال کنند. اما این موضوع باعث می‌شود که چنین بنداری برای صاحبان کالا (تجار) و شرکت‌های حمل و نقلی صرفه ناشی از مقیاس اقتصادی قابل قبولی نداشته باشد از اینرو به نظر می‌رسد که این رویه بایستی اصلاح شود.

بنادر موفق و پیشرو با خصوصی سازی، تنظیم تعرفه‌های رقابتی و همچنین ایجاد تعرفه‌های تبعیضی برای مشتریان خاص، به دنبال جذب تا از طریق افزایش تعداد مشتریان و عبور و مرور شناورها هزینه‌های خود را پوشش دهند.

سرمایه گذاری و واگذاری خدمات بندری به بخش خصوصی در این بین کمک شایانی به سازمان بنادر و دریانوردی جهت تامین زیر ساخت‌ها و تجهیزات بندری خواهد کرد و این شرکت‌ها برای دستیابی به مزیت رقابتی ملزم به جذب مشتری هستند که این امر باعث افزایش ترافیک می‌شود. این افزایش ترافیک مستلزم ایجاد تعرفه‌های ارزان برای خدمات بندری است که ارائه می‌دهند.

در حال حاضر حمل و نقل دریایی هنوز ارزان ترین روش حمل و نقلی به شمار می‌رود که تعرفه‌های بندری به عنوان عوامل اصلی می‌تواند این وضع را تغییر دهد. تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی متشکل از دو بخش عمده تعرفه‌های مرتبط بر کشتی و تعرفه‌های مرتبط بر کالاست. این تعرفه‌ها از ردیف‌هایی شامل حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری تشکیل شده است که حوزه قلمرو آن‌ها شامل؛ کلیه بنادر، لنگرگاه‌ها، دریاچه‌ها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی و آبهای ساحلی کشور است.

بنادر به شهرت اجتماعی، اقتصادی و محیطی محل بندر کمک می‌کنند و اقتصاد منطقه ای و محلی را ارتقا می‌دهند بنابراین اهداف مقامات بندر برای طراحی تعرفه‌ها مهم هستند. طراحی تعرفه ای باعث افزایش تقاضا بندری می‌شود و به بهبود میزان استفاده از ظرفیت کمک می‌کند. آنچه امروزه نماد توسعه و پیشرفت جوامع است، موضوع جهانی شدن، جهانی بودن، جهانی فکر کردن و





تعرفه‌های بندری در کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه

زیادی پیرامون این موضوع وجود دارد. در این گزارش می‌خواهیم تحلیل سطح تعرفه‌های بندری در کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه که به نام اسکاپ (ESCAP) شناخته می‌شود را با هم مرور کنیم. ابتدا باید گفت کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوس آرام (ESCAP) به عنوان قطب منطقه ای سازمان ملل متحد برای ارتقاء همکاری بین کشورها برای دستیابی به توسعه فراگیر و پایدار، فعالیت می‌کند. اسکاپ بزرگترین پلتفرم بین دولتی منطقه ای با ۵۳ کشور عضو و ۹ عضو وابسته است، اسکاپ به عنوان یک اندیشکده قدرتمند منطقه، به کشورها تحلیل‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی مناسبی را ارائه می‌دهد و بینشی فراگیر در تحولات منطقه دارد، ایران از سال ۱۹۵۸ به عضویت این کمیسیون درآمده است.



نادر الفت

مترجم



چه موضوعاتی بر تعیین سطح تعرفه‌های خدمات بندری اثرگذار است؟ در سایر کشورها چگونه تعرفه‌های بندری تعیین می‌شود؟ آیا رویکردهای تعیین تعرفه‌های بین کشورها متفاوت است؟ سوال‌های



۵. تاسیسات ویژه برای جایجایی کالا: نوع تجهیزات و تاسیسات مورد استفاده در بنادر بر روی تعرفه‌های بندری تاثیر گذار است از سوی هزینه‌های مربوط به سرمایه گذاری و تعمیرات و

در اتخاذ رویکرد قیمت گذاری مبتنی بر بازار سطح تعرفه‌های موجود، هزینه‌ها، رقابت، توافق با صاحبان کشتی و حساسیت بازار باید با دقت مورد بررسی قرار گیرد

نگهداری تجهیزات بندری نیز می‌تواند تعرفه را تغییر دهد.

۶. نوع حمل و نقل: حمل و نقل کانتینری و یا فله، همچنین بهره مندی از اسلکه رورو ریلی و یا دیگر انواع حمل و نقل کالا در محدوده بندری بر روی تعرفه‌های بندری تاثیر گذار است.

۷. قرارداد با دیگر بنادر: قرارداد با دیگر بنادر به صورت گروهی و یا بنادر یک کشور خاص می‌تواند بر روی تعرفه‌های اعمال شده تاثیر گذار باشد.

۸. کشتی‌های تحت پرچم: اعمال تغییر در تعرفه‌های بندر برای کشتی‌ها با پرچم‌های متفاوت امری معمول در تمام بنادر دنیا است. معمولاً کشتی‌هایی که تحت پرچم همان کشور در بنادر تردد می‌کنند یا در راستای منافع آن کشور فعالیت می‌کنند در اولویت تعرفه‌های بندری هستند.

❖ رویکردهای قیمت گذاری تعرفه‌های بندری

اقدام تعرفه بندر را می‌توان به سه گروه تقسیم کرد: موارد مربوط به ارائه خدمات؛ موارد مرتبط به تهیه تسهیلات؛ و موارد تعرفه عمومی. گروه‌های مختلف تعرفه را می‌توان با رویکردهای مختلف قیمت گذاری تعیین کرد.

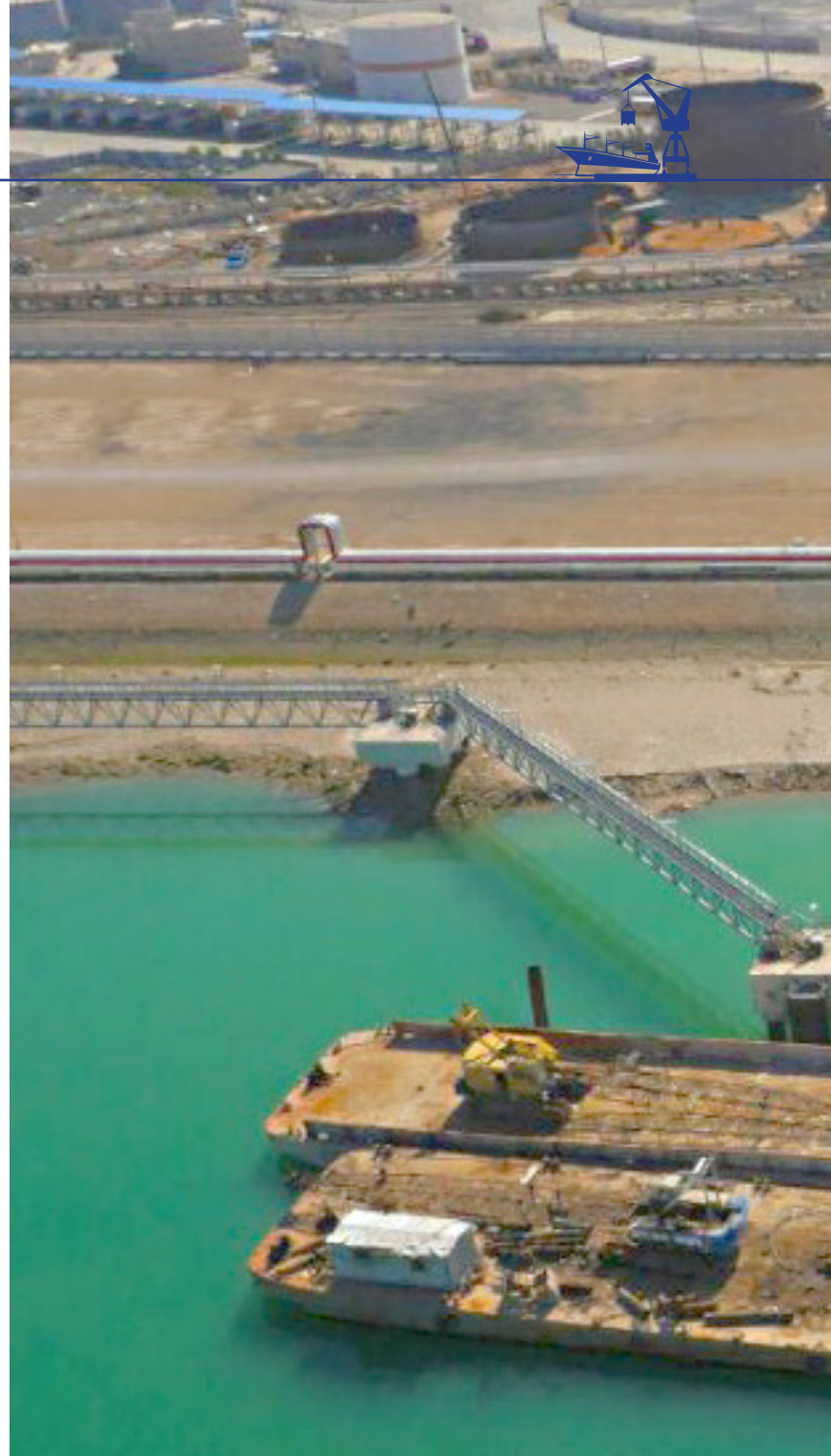
❖ قیمت گذاری مبتنی بر هزینه

تعرفه بندر مربوط به ارائه خدمات شامل پایلوتینگ، یدک کشی، پهلوگیری شناور مدیریت و کنترل اسکله، تحویل و پردازش محموله و غیره است. تعرفه‌های این خدمات معمولاً براساس هزینه‌های تحمیل شده در ارائه خدمات تعیین می‌شوند.

این رویکرد قیمت گذاری براساس میانگین هزینه تعیین شده با اضافه کردن کل هزینه‌های ثابت و متغیر و تقسیم این مبلغ بر تقاضای پیش بینی شده برای سرویس است. با تعرفه بندری

**قیمت‌گذاری
با هزینه
متوسط**

تعیین شده با این رویکرد، با فرض اینکه تقاضای پیش بینی شده تحقق یابد، می‌تواند اطمینان حاصل کرد که درآمدهای جمع



❖ فاکتورهای تاثیر گذار در تعیین سطح تعرفه‌های بندری

۱. رقابت در شرایط مختلف: محل قرارگیری بندر رقابتی، کیفیت خدمات وابسته و استفاده از نرخ تخفیف‌های ارائه شده بر اساس حجم ترافیک کالادر بندر رقیب می‌تواند از فاکتورهای تاثیر گذار باشند.

۲. ماهیت بار و محموله: نوع بار، کیفیت، کمیت، ابعاد، ارزش محموله و مدت زمان لازم برای جایجایی.

۳. مبدا اصلی بار: تعرفه بندری برای محموله‌هایی که مبدا اصلی آنها بنادر اقیانوسی بوده است بیشتر از محموله‌هایی است که مسافت کوتاه تری را پیموده اند.

۴. هزینه‌های بندر: هزینه خدمات ارزش افزوده ارائه شده توسط بندر به صورت مستقیم و غیر مستقیم بر روی تعرفه‌های بندری تاثیر می‌گذارد.



تعداد زیادی از مدیران بنادر امروزه از تکنیک قیمت گذاری مبتنی بر بازار استفاده می کنند، قیمت گذاری مبتنی بر بازار در اصل ر ارتباط بین تعرفه بندر با تقاضای بالقوه و حساسیت بازار به منظور افزایش حداکثر جریان نقدی، دستیابی به استفاده مناسب از تسهیلات و بهبود سودآوری است

◀ قیمت گذاری مبتنی بر عملکرد

گروه دوم اقلام تعرفه بندر مربوط به تهیه تسهیلات و تجهیزاتی از قبیل اسکله ها و انبارداری است. هدف اصلی این تعرفه ها، ترویج استفاده کارآمد از تسهیلات و تجهیزات با تمرکز بر عملکرد است که با بهره گیری از آنها در سطح بهینه امکان پذیر است. قوانین اصلی قیمت گذاری مبتنی بر عملکرد عبارتند از یک؛ افزایش سطح تعرفه زمانی که سطح بهره وری بالاتر از حد مطلوب باشد و دوم؛ تعرفه را کاهش دهید وقتی که سطح بهره وری پایین تر از حد مطلوب باشد. هنگامی که سطح بهره برداری بسیار بالا است، تراکم ایجاد می شود، که این امر استفاده از تسهیلات را از نظر هزینه تأخیر بسیار گران می کند. برای جلوگیری از رسیدن به این نقطه، باید تعرفه با سطح استفاده از تجهیزات و امکانات بندر افزایش یابد و گرنه در دوره های اوج باید تعرفه های اضافی معرفی شود. هنگامی که سطح بهره وری بسیار پایین تر از حد مطلوب است اولویت باید به ایجاد و افزایش کاربری اختصاص یابد و قیمت گذاری مبتنی بر عملکرد منجر به تعرفه ای می شود که فقط هزینه های متغیر یا حاشیه را در بر می گیرد.

آوری شده با کل هزینه ها برابر خواهد بود. این رویکرد، دستیابی به یک هدف کلی مالی، یعنی قیمتی مستقل را در اولویت قرار می دهد.

یک نقطه ضعف رویکرد قیمت گذاری با هزینه متوسط این است که تمایل به افزایش قیمت ها در صورت ضعیف بودن تقاضا و پایین آمدن قیمت ها هنگام افزایش تقاضا وجود دارد. علاوه بر این، این رویکرد مشتریانی را که قادر به پرداخت قیمتی معین نیستند را از دور خارج می کند؛ مشتریانی که ممکن است قادر به پرداخت مبلغ پایین براساس هزینه های متغیر باشند.

قیمت گذاری بر اساس هزینه متغیر واحد با تقسیم کل هزینه های متغیر براساس تقاضای پیش بینی شده برای خدمات و تسهیلات تعیین می شود. به طور کلی، این رویکرد تنها در مواردی مناسب است که هزینه های متغیر سهم بزرگی از کل هزینه ها را شامل می شوند.

تعرفه هایی که فقط مبتنی بر هزینه های متغیر باشند، با وجود اینکه استفاده موثری از منابع بندری دارند، عموماً کاربرد زیادی ندارند. دلیل این امر این است که بسیاری از خدمات و تسهیلات بندر که دارای هزینه های متغیر محدود هستند و نمی توانند مبنای تعرفه و تأمین مخارج بندر باشند. اگر تعرفه براساس هزینه های متغیر باشد، ضررهای وارد شده باید توسط سایر تعرفه ها جبران شود.

قیمت گذاری بر اساس هزینه حاشیه واحد با تقسیم هزینه های حاشیه ای بر تقاضای حاشیه ای پیش بینی شده برای خدمات تعیین می شود. تعرفه بر اساس هزینه حاشیه واحد مستلزم آن است که رابطه بین هزینه های متغیر و تقاضای پیش بینی شده برای دوره زمانی با قیمت غالب شناخته شود. بنابراین، با افزایش تقاضا، تغییر در بهره وری منابع را باید تخمین زد. به دست آوردن این اطلاعات دشوار و وقت گیر است. تغییر در هزینه های متغیر برای مدت طولانی باید با تغییرات تقاضا همخوانی داشته باشد. قیمت گذاری حاشیه ای اما مشکلاتی نیز دارد. تخمین و توزیع هزینه های حاشیه ای، به ویژه برآورد هزینه های کوتاه مدت و بلند مدت حاشیه ای و توزیع هزینه های حاشیه ای، بسیار دشوار است. این مشکلات ذاتی باعث شده است که قیمت گذاری حاشیه ای برای تعیین تعرفه بندر استفاده نشود، به جز در مواردی که هزینه ها برای پوشش اضافه کاری، شیفت سوم کاری یا حق بیمه تعطیلات برای نیروی کار به صراحت تعیین شده باشند.

قیمت گذاری با هزینه متغیر

قیمت گذاری حاشیه ای



تعرفه‌هایی که مبتنی بر هزینه‌های متغیر باشند، با وجود اینکه استفاده موثری از منابع بندری دارند، عموماً کاربرد زیادی ندارند، دلیل این امر این است که بسیاری از خدمات و تسهیلات بندر که دارای هزینه‌های متغیر محدود هستند و نمی‌توانند مبنای تعرفه و تأمین مخارج بندر باشند

توجه به ارزش و حساسیت قیمت می‌تواند از تعرفه‌های جداگانه برای کانتینرها، محموله‌های شکستگی، فله مایع و فله خشک استفاده کرد. این تفاوت همچنین می‌تواند در بین گروه‌های مختلف از مشتریان بندر در یک طبقه تعرفه اعمال شود.

◀ قیمت گذاری مبتنی بر بازار

تعداد زیادی از مدیران بنادر امروزه از تکنیک قیمت گذاری مبتنی بر بازار استفاده می‌کنند. قیمت گذاری مبتنی بر بازار در اصل ارتباط بین تعرفه بندر با تقاضای بالقوه و حساسیت بازار به منظور افزایش حداکثر جریان نقدی، دستیابی به استفاده مناسب از تسهیلات و بهبود سودآوری است. نمونه‌هایی قیمت گذاری مبتنی بر بازار شامل تعرفه‌های تخفیفی برای تعهد در حجم، نظیر تخفیف ۱۰ درصدی تعرفه در نظر گرفته شده برای تعهد ۱۰۰۰۰۰ تن در سال یا تعرفه‌های پایین در دوره کمتر شلوغ برای حفظ توازن جریان ترافیک بندر است.

در اتخاذ رویکرد قیمت گذاری مبتنی بر بازار سطح تعرفه‌های موجود، هزینه‌ها، رقابت، توافق با صاحبان کشتی و حساسیت بازار باید با دقت مورد بررسی قرار گیرد، به عنوان مثال در صورتی که بازار نسبت به قیمت حساس نیست، ارائه تخفیف ۴۰ درصدی در فصل غیر پیک برای ترافیک خاص، بی‌فایده است و در آخر اگر رویکرد قیمت گذاری مبتنی بر بازار باعث جنگ تعرفه ای شود باید از آن اجتناب کرد.



◀ قیمت گذاری مبتنی بر ارزش

اقدام تعرفه عمومی در گروه سوم، مانند هزینه‌های بندری و اسکله را می‌توان با توجه به ارزش افزوده فعالیت‌های مشتریان و مالکان توسط خدمات و امکانات بهتر تعیین کرد. هدف از قیمت گذاری مبتنی بر ارزش، ایجاد درآمد کافی برای تأمین تمام هزینه‌های ارائه شده در برابر خدمات و تسهیلات است، از جمله هزینه‌هایی است که از طریق تعرفه متغیر مبتنی بر هزینه برای خدمات تحت پوشش قرار نمی‌گیرند. ارزش افزوده فعالیت‌های مشتریان بر اساس تمایل آنها برای پرداخت هزینه سرویس یا تسهیلات تخمین زده می‌شود. تأثیر تعرفه‌های مبتنی بر ارزش بستگی به میزان موفقیت ساختار تعرفه‌ها در بین مشتریان بالقوه دارد. برای تمایز بین محموله‌ها با

■ نشانی: تهران، میدان ونک، چهارراه جهان کودک،
بزرگراه شهید حقانی، انتهای خیابان دیدار جنوبی
■ تلفن: ۸۴۹۳۲۶۰۱، ۸۴۹۳۲۶۰۶

■ صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
■ مدیر مسئول: وحید رحمتی
■ سردبیر: مجید فدایی
■ همکاران: نیما علیپور، نادر الفت و بهاره نایب‌آقایی

■ هفتمین شماره نشریه الکترونیکی
سازمان بنادر و دریانوردی

■ آبان ماه ۱۳۹۸

■ نشریه خبری سازمان بنادر و دریانوردی