

شماره: ۰۴/ ص - الف/ ۳۳۸

تاریخ: ۱۴۰۴/۱۱/۱۲

بسمه تعالی

سرکار خانم دکتر صادق

وزیر محترم راه و شهرسازی و ریاست محترم شورای عالی ترابری کشور

با سلام و احترام،

بدین وسیله انجمن بنادر ایران به نمایندگی از شرکت‌های فعال در حوزه تخلیه، بارگیری و خدمات بندری، ضرورت بازنگری اساسی در تعرفه‌های خدمات بندری در سال ۱۴۰۵ را به استحضار می‌رساند.

#### ۱- اعتراض به نحوه افزایش تعرفه‌ها در سال ۱۴۰۴

در سال ۱۴۰۴، انجمن بنادر ایران با اتکا به محاسبات کارشناسی و واقعیت‌های اقتصادی، درخواست افزایش تعرفه‌ها به میزان ۲۲۰ درصد را مطرح نمود. این پیشنهاد پس از بررسی در سازمان بنادر و دریانوردی، به ۱۵۰ درصد تعدیل شد و مورد دفاع آن سازمان قرار گرفت و نهایتاً در شورای عالی نیز به تصویب رسید. با این حال، با کمال تأسف، پس از گذشت بیش از سه ماه از ابتدای سال و طی فرآیندهای طولانی و بعضاً غیرضروری در نهادهایی که شناخت دقیقی از ساختار هزینه‌ای بنادر ندارند، میزان افزایش تعرفه‌ها به ۳۵ درصد کاهش یافت؛ افزایشی که با لحاظ تأخیر زمانی، اثر واقعی آن عملاً به کمتر از ۲۸ درصد تقلیل پیدا کرد. این تصمیم، عملاً فلسفه اصلاح تعرفه‌ها را بی‌اثر کرد و شکاف میان هزینه‌های واقعی و درآمد شرکت‌های بندری را به سطحی بحرانی رساند.

#### ۲- واقعیت‌های اقتصادی فعالیت در بنادر

ساختار هزینه‌ای شرکت‌های بندری در سال‌های اخیر با جهشی بی‌سابقه مواجه شده است. به‌طور متوسط: بیش از ۶۰ درصد هزینه‌های شرکت‌ها صرف تعمیرات تجهیزات و تأمین قطعات یدکی می‌شود؛ به دلیل خارجی بودن عمده تجهیزات بندری، در بسیاری از شرکت‌ها حدود ۵۰ درصد تجهیزات به علت نبود قطعه از مدار بهره‌برداری خارج شده‌اند؛ کلیه خرید تجهیزات، قطعات یدکی و خدمات فنی همواره با نرخ ارز آزاد و در بسیاری موارد با هزینه‌هایی فراتر از نرخ رسمی انجام شده است، زیرا هزینه‌های ناشی از محدودیت‌های نقل و انتقال ارزی و دور زدن تحریم‌ها نیز بر عهده شرکت‌های بندری بوده است؛ امکان جایگزینی تجهیزات فرسوده با ماشین‌آلات نو به دلیل نبود نقدینگی و عدم تناسب تعرفه‌ها با هزینه‌ها عملاً از بین رفته است. علاوه بر این، رشد شدید هزینه‌های زیر به‌طور مستقیم فشار مضاعفی بر شرکت‌های بندری وارد کرده است: حقوق و مزایا، بیمه و مالیات نیروی انسانی؛ هزینه‌های ایاب و ذهاب، رفاهیات و تغذیه کارکنان بندری؛



هزینه‌های نرم‌افزارها و سامانه‌های تخصصی بندری و فناوری اطلاعات؛

هزینه‌های ایمنی، بهداشت حرفه‌ای و الزامات HSE؛

هزینه‌های انرژی، سوخت، تعمیر و نگهداری زیرساخت‌ها؛

هزینه‌های مالی، بانکی و بیمه تجهیزات؛

هزینه‌های استهلاک تجهیزات و سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده؛

هزینه‌های ناشی از تورم عمومی اقتصاد و افزایش قیمت ارز.

### ۳- انتقال ناعادلانه یارانه از ترمینال‌داران به واردکنندگان و صادرکنندگان

تا همین اواخر، واردکنندگان و صادرکنندگان بخش عمده‌ای از کالاهای خود را با مبنای ارز ترجیحی حدود ۳۸,۰۰۰ تومان وارد کشور می‌کردند و هم‌زمان از خدمات بندری با تعرفه‌هایی بهره‌مند می‌شدند که بر اساس همین منطق تثبیت‌شده و غیرواقعی شکل گرفته بود. در مقابل، شرکت‌های بندری هیچ‌گاه از ارز ترجیحی برخوردار نبوده‌اند و کلیه هزینه‌های خرید تجهیزات، قطعات یدکی و خدمات فنی را با نرخ ارز آزاد و حتی بالاتر از آن پرداخت کرده‌اند.

اکنون با حذف ارز ترجیحی، واردکنندگان و صادرکنندگان کالاهای خود را به راحتی بر مبنای نرخ ارز آزاد (بیش از ۱۴۰,۰۰۰ تومان) در بازار عرضه می‌کنند و افزایش هزینه‌های خود را به مصرف‌کننده منتقل نموده‌اند، اما تعرفه‌های خدمات بندری همچنان بر مبنای ساختاری محاسبه می‌شود که ریشه در دوران ارز ترجیحی دارد.

به بیان دیگر، در حالی که تمامی حلقه‌های زنجیره تأمین، هزینه‌های خود را متناسب با واقعیت‌های اقتصادی به بازار منتقل کرده‌اند، تنها بخش خدمات بندری ناگزیر شده است بار سیاست تثبیت قیمت‌ها را به دوش بکشد. این وضعیت به معنای انتقال یارانه پنهان از جیب ترمینال‌داران به واردکنندگان و صادرکنندگان است؛ یارانه‌ای که نه در سیاست‌های رسمی دولت تعریف شده و نه در هیچ نظام اقتصادی قابل توجیه است.

از سوی دیگر، تعرفه‌های خدمات بندری در بنادر کشورهای همسایه به‌طور متوسط حداقل شش برابر تعرفه‌های بنادر ایران است. نتیجه این سیاست آن است که مزیت رقابتی تجارت خارجی کشور نه از محل بهره‌وری، بلکه از محل فرسایش توان مالی و عملیاتی شرکت‌های بندری تأمین می‌شود.

بدیهی است ادامه این وضعیت، در میان‌مدت موجب کاهش کیفیت خدمات، افزایش زمان توقف کالا، فرسایش تجهیزات، افت بهره‌وری بنادر و در نهایت تحمیل هزینه‌های سنگین‌تر به اقتصاد ملی خواهد شد.

### ۴- درخواست انجمن بنادر ایران برای سال ۱۴۰۵

با توجه به شرایط فوق، انجمن بنادر ایران بدین‌وسیله تقاضا دارد دستور فرمایید در سال ۱۴۰۵، تعرفه‌های خدمات بندری با رویکردی واقع‌بینانه و مبتنی بر شاخص‌های اقتصادی، حداقل به میزان ۳۰۰ درصد افزایش یابد.

این میزان افزایش، نه یک مطالبه صنفی، بلکه حداقل لازم برای:

حفظ توان عملیاتی بنادر کشور؛

جلوگیری از خروج تجهیزات از مدار بهره‌برداری؛

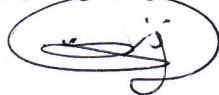
امکان سرمایه‌گذاری در نوسازی ماشین‌آلات؛

حفظ اشتغال نیروی انسانی متخصص؛  
و جلوگیری از انتقال بحران مالی به زنجیره لجستیک کشور است.  
انجمن بنادر ایران بر این باور است که تداوم سیاست تثبیت تعرفه‌ها در شرایط تورمی فعلی، عملاً به معنای تحمیل هزینه‌های تجارت خارجی به یک بخش محدود از اقتصاد کشور است؛ سیاستی که در بلندمدت نه قابل دوام است و نه با اصول اقتصادی و منافع ملی سازگار.  
امید است با دستور حضرتعالی، بازنگری فوری و بنیادین در تعرفه‌های خدمات بندری در سال ۱۴۰۵ در دستور کار قرار گیرد.

با تقدیم احترام

محسن صادقی‌فر

دبیر انجمن بنادر ایران



رونوشت :

- جناب آقای دکتر رسولی ، مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی - جهت استحضار و اقدام مقتضی
- جناب آقای مهندس شکیبی نسب ، معاون محترم امور بندری و اقتصادی و عضو محترم هیات عامل - جهت استحضار
- جناب آقای مهندس فتحی ، معاون محترم امور فنی و توسعه زیر بنائی و عضو محترم هیات عامل - جهت استحضار
- جناب آقای دکتر مرزبان ، معاون محترم امور دریائی و عضو محترم هیات عامل - جهت استحضار
- جناب آقای دکتر حسنی زاده ، معاون محترم برنامه‌ریزی، توسعه مدیریت و منابع و عضو محترم هیات عامل - جهت استحضار
- ریاست محترم فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و عضو محترم شورای عالی ترابری - جهت استحضار
- اعضای محترم انجمن بنادر ایران - جهت استحضار