



رئیس خانه معدن هرمزگان از سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی انتقاد کرد؛

## راهکارهای افزایش سرعت بارگیری و کاهش هزینه‌های بندری در بندر شهید رجایی

مهدی رویین اهلی، رئیس خانه معدن هرمزگان، در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» به تحلیل وضعیت تعرفه‌های بندری و زیرساخت‌های بندر شهید رجایی پرداخت. وی با انتقاد از افزایش هزینه‌ها و عوارض بندری، خواستار اصلاح قوانین و کاهش هزینه‌ها برای رقابت‌پذیری بنادر ایران با بنادر منطقه شد. این کارشناس حوزه معدن، با اشاره به اهمیت توسعه دریا محور و اقتصاد دریا، تأکید کرد: بنادر ایران باید از نظر زیرساخت‌ها و هزینه‌ها با بنادر منطقه رقابت‌پذیر باشند.

### انتقاد از افزایش عوارض بندری

رئیس خانه معدن هرمزگان با اشاره به کتابچه تعرفه خدمات بندری و دریایی که هر سال توسط سازمان بنادر و دریانوردی کشور منتشر می‌شود، اظهار داشت: حداقل ۸۰ درصد از حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری که در کتابچه یاد شده بر صادرات کالا و کشتی وضع شده است، ناحق است و باید اصلاح شود. وی با بیان اینکه، تحریم‌های ظالمانه دشمنان و وجود قوانین مزاحم تولید و صادرات داخلی صادرکنندگان را تحت فشار قرار داده است، خواستار حمایت دولت و احقاق حقوق صادرکنندگان شد.



### اجحاف در حق صادرکنندگان

رویین اهلی به بخشی از کتابچه تعرفه خدمات بندری اشاره کرد که در آن هزینه‌های باربری برای مواد معدنی مختلف بین ۴۴۱ هزار تا ۸۱۶ هزار ریال به ازای هر تن تعیین شده است. وی گفت: مراحل عملیات باربری شامل حمل (۴۰ درصد)، تخلیه (۲۵ درصد)، صفافی (۱۰ درصد) و بارگیری (۲۵ درصد) است. در صورت انجام هر یک از مراحل باربری توسط صاحب کالا باید به نسبت سهم آن مرحله از هزینه باربری کسر شود. اما این سازمان بی توجه به آن ۵۰ درصد هزینه را از صاحب کالا دریافت می‌کند. وی ادامه داد: این موضوع در سال ۱۳۹۷ منجر به اعتراض صادرکنندگان گردید. این سازمان در سال ۱۳۹۸ به جای اصلاح رویه غلط، تبصره‌ای را اضافه کرد که در تضاد کامل با بند ۳-۷ کتابچه تعرفه است. این تبصره اجازه می‌دهد که سازمان ۵۰ درصد هزینه باربری را حتی در صورت انجام عملیات توسط صاحب کالا دریافت کند. وی این اقدام را اجحاف آشکار در حق صادرکنندگان دانست و گفت: صادرکننده در قبال دریافت نکردن هیچ خدمتی در بخش باربری از این سازمان، باید ۵۰ درصد هزینه آن را بپردازد.

### اخذ عوارض دوگانه از صادرکنندگان

رویین اهلی همچنین با اشاره به اخذ عوارض دوگانه از صادرکنندگان گفت: صادرکنندگان باید به ازای هر تن کالا، ۱۹۹۰۰ ریال عوارض بندری و ۶۵۹۹ ریال عوارض بهداشت بندری پرداخت کنند. علاوه بر این، تحت عنوان تعرفه خدمات عمومی و زیربنایی منطقه ویژه اقتصادی، مبلغ ۸۱۰۰۰ ریال به ازای هر تن نیز از آن‌ها دریافت می‌شود. وی این اقدام را اخذ دوگانه مبلغ بابت یک خدمت واحد دانست و خواستار بررسی و اصلاح این رویه شد.

### افزایش ۱۳۰۰ درصدی هزینه‌ها

رئیس خانه معدن هرمزگان در ادامه به افزایش ۱۳۰۰ درصدی هزینه‌های بندری تحت عنوان انبارداری مواد معدنی در سال ۱۳۹۸ اشاره کرد و گفت: با پیگیری‌های ما، این افزایش بی‌سابقه تنها برای سنگ گچ استان متوقف شد، اما سایر مواد معدنی همچنان تحت تأثیر این افزایش هزینه‌ها قرار دارند. وی همچنین افزایش ۴۰۰ درصدی هزینه‌های انبارداری مواد معدنی در آبان ماه ۱۴۰۲ و افزایش مشابه برای سنگ گچ در سال ۱۴۰۳ خبر داد و این اقدامات را خارج از چارچوب قانونی و غیرمنطقی دانست.

### بی توجهی به رأی دیوان عدالت اداری

این کارشناس معدن هرمزگان به رأی دیوان عدالت اداری اشاره کرد و افزود: دیوان عدالت اداری افزایش ۴۰۰ درصدی هزینه‌های انبارداری مواد معدنی را متوقف و بندر را ملزم به استرداد مبالغ اضافی دریافت‌شده از صادرکنندگان کرد. این در حالی است که سنگ گچ دانه‌بندی استان هنوز از این رأی مستثنی نشده و صادرکنندگان این ماده معدنی همچنان هزینه‌های گزاف انبارداری را پرداخت می‌کنند.

### انتقادات فعالان صنایع معدنی

رویین اهلی همچنین گفت: فعالان صنایع معدنی کشور، به ویژه صنعت گچ استان هرمزگان، انتظار دارند که بندر شهید رجایی از نظر زیرساخت‌ها نه تنها از بنادر کشورهای همسایه مانند بندر صلاله عمان عقب نباشد، بلکه با کاهش هزینه‌ها و عوارض بندری بر کالا و کشتی، افزایش تعداد اسکله‌های با ظرفیت بالا، تجهیزاتی بندری مدرن مانند جرثقیل‌های ساحلی و شیب لودر، و امکان استفاده از گرب برای مواد معدنی فله، به یک بندر رقابتی در منطقه تبدیل شود. وی در پایان اظهار داشت: امیدواریم با این اقدامات، شاهد احیای صنعت گچ استان هرمزگان، افزایش صادرات مواد معدنی کشور و در نهایت رشد تولید ناخالص ملی دریا محور باشیم. روزی که بندر شهید رجایی به عنوان یک بندر شاخص در صادرات مواد معدنی در جهان شناخته شود، به تصمیمات ماندگار امروز افتخار خواهیم کرد.

### علل افزایش ترافیک کشتی‌ها در بندر شهید رجایی

مهدی رویین اهلی، رئیس خانه معدن هرمزگان همچنین در این گفت‌وگو به بررسی علل افزایش ترافیک کشتی‌های در صف انتظار برای پهلوگیری در لنگرگاه بندر شهید رجایی، چالش‌های پیش رو صادرات مواد معدنی از جمله سنگ گچ دانه‌بندی و... پرداخت. وی اصلی‌ترین دلیل زمان انتظار تقریباً ۱۰ روزه کشتی‌ها را سرعت پایین بارگیری مواد فله خشک عنوان کرد و راهکارهایی برای بهبود این وضعیت ارائه داد.

به گفته رویین اهلی، سرعت بارگیری کشتی‌های حامل مواد فله خشک در بندر شهید رجایی حدود ۸۰۰ تن در شبانه‌روز است که این مقدار تنها یک سوم سرعت بارگیری در بندر صلاله عمان است. این سرعت پایین بارگیری باعث می‌شود کشتی‌های بیشتری در صف انتظار باقی بمانند و زمان پهلوگیری آن‌ها به طور قابل توجهی افزایش یابد. وی افزود: هرچه مدت زمان بارگیری کشتی‌ها در اسکله بیشتر طول بکشد، زمان انتظار کشتی‌های دیگر در لنگرگاه نیز افزایش می‌یابد. این تأخیرها منجر به تحمیل خسارت‌های مالی سنگین به صنعت حمل‌ونقل دریایی می‌شود.

### خسارت‌های مالی سنگین

رویین اهلی با اشاره به خسارت‌های ناشی از این تأخیرها اظهار کرد: برای هر روز تأخیر، خسارتی معادل ۱۵ تا ۲۰۰۰۰ دلار به هر کشتی تحمیل می‌شود. اگر این خسارت را برای ۲۰ کشتی که در حال حاضر در بندر شهید رجایی در انتظار پهلوگیری هستند، محاسبه کنیم، در یک دوره ۱۰ روزه، مجموع خسارت به ۳ میلیون دلار می‌رسد. وی ادامه داد: این رقم در طول سال به حدود ۱۰۰ میلیون دلار می‌رسد که رقم قابل توجهی برای صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور محسوب می‌شود.

### راهکارهای افزایش سرعت بارگیری

رئیس خانه معدن هرمزگان برای کاهش زمان انتظار کشتی‌ها و افزایش سرعت بارگیری، دو راهکار اصلی ارائه داد: استفاده از گرب (چنگک) برای بارگیری کشتی‌ها، رویین اهلی پیشنهاد کرد که با ایجاد امکان دیو کردن مواد معدنی در کنار اسکله، کشتی‌ها بتوانند از گرب (چنگک) برای بارگیری استفاده کنند. این روش سرعت بارگیری را تا سه برابر افزایش می‌دهد. به عنوان مثال، بارگیری یک کشتی ۷۰ هزار تنی که در حال حاضر ۹ روز طول می‌کشد، با این روش تنها ۳ روز زمان خواهد برد. وی تأکید کرد: با اجرای این روش، نه تنها ترافیک کشتی‌ها در بندر کاهش می‌یابد، بلکه کشتی‌ها به هنگام رسیدن به لنگرگاه می‌توانند پهلوگیری کنند و دیگر نیازی به انتظار طولانی مدت نخواهد بود. تخصصی‌سازی جرثقیل‌های ساحلی، تخصصی‌سازی حداقل ۵ دستگاه جرثقیل ساحلی ۱۰۰ تنی به بندر شهید رجایی است. این جرثقیل‌ها سرعت بارگیری را تا سه برابر افزایش می‌دهند و امکان بارگیری کشتی‌های بدون جرثقیل (گرلس) را نیز فراهم می‌کنند. رویین اهلی افزود: با این اقدام، محدودیت جذب کشتی‌های جرثقیل‌دار در بندر شهید رجایی از بین می‌رود و صادرکنندگان گزینه‌های بیشتری برای حمل‌ونقل دریایی خواهند داشت.

### بندر پارسیان جایگزین بندر شهید رجایی

وی همچنین گفت: صنعت فولاد کشور تمام حجم صادراتش را در بندر شهید رجایی متمرکز کرده است و این صنعت نیز خود متاثر از زمان انتظار پهلوگیری تقریباً ۱۰ روزه کشتی‌های صادراتی شان هستند. از طرفی در استان هرمزگان تنها بندر بزرگ تخصصی مواد معدنی پارسیان را داریم که متولی آن سازمان توسعه و نوسازی معادن ایران (ایمیدرو) است. می‌توان بخشی از صادرات محصولات فولادی مانند کنسانتره، گندله، استیل بیلت و کویل از بندر شهید رجایی به بندر پارسیان منتقل کرد تا از ظرفیت اسکله‌های خالی بندر پارسیان استفاده شده و رونق در این شهرستان استراتژیک استان هرمزگان ایجاد شده و همچنین از ترافیک موجود در بندر شهید رجایی کاسته شود.

وی میزان صادرات محصولات فولادی از طریق بندر شهید رجایی را تقریباً ماهانه ۲ میلیون تن اعلام کرد. رئیس خانه معدن هرمزگان اظهار کرد: در بندر پارسیان مزایا و معایب‌های متعددی هم برای صادرکننده وجود دارد که شامل: معایب انبارداری به مدت دو ماه که در بندر شهید رجایی به مدت ۵ روز می‌باشد و ظرفیت خالی اسکله‌ها که کشتی‌ها به محض رسیدن پهلو داده می‌شوند. در بندر پارسیان تا کشتی‌های ۸۰ هزار تنی امکان پهلوگیری دارند که در فاز نهایی به پهلوگیری کشتی‌های تا ۱۵۰ هزار تن می‌رسد و ظرفیت تخلیه و بارگیری ۴۰ میلیون تن در سال در بندر تخصصی مواد معدنی پارسیان وجود دارد که ۹ میلیون تن در سال ظرفیت آن عملیاتی شده است.

وی اظهار کرد: افزایش سرعت بارگیری و کاهش زمان انتظار کشتی‌ها در بندر شهید رجایی نه تنها به کاهش ترافیک و خسارت‌های مالی کمک می‌کند، بلکه رقابت‌پذیری این بندر را در مقایسه با بنادر منطقه‌ای مانند عمان افزایش می‌دهد. اجرای راهکارهای پیشنهادی می‌تواند نقش مهمی در بهبود عملکرد بندر و کاهش هزینه‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور ایفا کند.

### کمبود شناورهای راهنما و افزایش ترافیک

رئیس خانه معدن هرمزگان با اشاره به مشکلات موجود در بندر شهید رجایی، از تضاد منافع در سازمان بنادر و دریانوردی و ضعف زیرساخت‌ها به عنوان عوامل اصلی این معضل نام برد.

به گفته رویین اهلی، جایجایی کشتی‌ها از لنگرگاه‌ها به اسکله‌ها در بندر شهید رجایی توسط شناورهای پایلوت یا Tugboat انجام می‌شود. با این حال، تعداد محدود این شناورها پاسخگوی نیاز کشتی‌های متعدد کانتینری، تانکر، جنرال کارگو و فله نیست. این کمبود باعث شده است که حتی پس از پایان بارگیری کشتی‌ها در اسکله‌ها، خروج آن‌ها با تأخیر انجام شود و ورود کشتی‌های جدید نیز به تعویق بیفتد.

### تضاد منافع در سازمان بنادر

وی افزود: متولای این موضوع از سال ۱۳۹۱ شرکت هدایت کشتی خلیج فارس است که سهامداران آن را بازنشستگان، شاغلین و وظیفه‌بگیران سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل می‌دهند. از آنجا که معطلی کشتی‌ها در اسکله‌ها منبع درآمدی برای سازمان بنادر محسوب می‌شود، این سازمان انگیزه‌ای برای افزایش تعداد شناورها و بهبود خدمات ندارد. این موضوع نشان‌دهنده وجود تضاد منافع در بدنه سازمان بنادر است که یکی از شاخصه‌های فساد محسوب می‌شود.

### هزینه‌های اضافی برای صادرکنندگان

رویین اهلی همچنین به مشکل کمبود اسکله‌های عمیق در بندر شهید رجایی اشاره کرد و گفت: گاهی اوقات کشتی‌ها مجبور می‌شوند در اسکله‌های کم‌عمق پهلو بگیرند و پس از چند روز بارگیری، به اسکله‌های عمیق منتقل شوند. این جایجایی که به «شیفتینگ» معروف است، هزینه‌های حدود ۱۴۰۰۰ دلار برای صادرکنندگان در پی دارد. این در حالی است که این هزینه‌های اضافی از ضعف زیرساخت‌های بندری است و صادرکنندگان نقشی در ایجاد آن ندارند.

### مصوبات اجرا نشده

وی با اشاره به جلسه کارگروه توسعه صادرات غیرنفتی استان هرمزگان در تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۱ گفت: در این کارگروه مصوب شد که اداره کل بنادر و دریانوردی از دریافت هزینه شیفتینگ از کشتی‌های صادرکننده گچ خودداری کند. همچنین در جلسه ۷۵۰ کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان در تاریخ ۱۴۰۲/۰۳/۱۱ و جلسه کارگروه توسعه صادرات غیرنفتی در تاریخ



بندر صلاله عمان

برابر کمتر از بندر شهید رجایی.

۵- حقوق و عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتی ۳/۵ برابر کمتر از بندر شهید رجایی.

۶- در کشور عمان کشتی‌ها به دلیل نبودن تحریم تقریباً هزینه ۱ دلار در تن را به شرکت‌های بیمه ای خود تحت عنوان هزینه ناشی از رفتن به کشور تحریمی پرداخت نمی‌کنند.

۷- به علت تعداد زیاد اسکله‌ها و سرعت بالای بارگیری کشتی‌ها زمان انتظار کشتی‌ها برای پهلوگیری نزدیک صفر است.

نقاط ضعف ایران:

۱- عدم امکان استفاده از گرب در بندر شهید رجایی.

۲- محدودیت درافت (آیخور) برای بارگیری کشتی‌های (Capesize) (بالای ۸۰ تا ۲۰۰ هزار تن)

۳- عدم وجود جرثقیل‌های ثابت ساحلی (shore crane) و شیب لودر (بارگیری با نوار نقاله) که باعث کاهش ۲-۳ برابری سرعت بارگیری کشتی می‌شود.

۴- حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کالا و کشتی بیش از ۳ برابر بالاتر از رقیب عمانی

۵- پرداخت هزینه تحریم

۶- به علت کمبود تعداد اسکله‌ها و سرعت کم بارگیری کشتی‌ها بطور میانگین برای پهلوگیری ۱۰ روز زمان انتظار دارند که هزینه آن برای یک کشتی معادل ۱۵۰ هزار دلار است.

رئیس خانه معدن هرمزگان همچنین در این گفت‌وگو به فرصت‌ها و تهدیدها اشاره کرد.

فرصت‌ها:

۱. برای معادن: دلگرمی سرمایه‌گذاران برای ماندن و توسعه معادن در ایران.

۲. برای نظام و حاکمیت: در صورت رسیدن به صادرات ۶ میلیون تنی سنگ گچ، ارزآوری قریب به ۳۰ میلیون دلاری امکان‌پذیر است.

۳. برای سازمان بنادر و دریانوردی: درآمدزایی قابل توجه از محل صادرات سنگ گچ، از جمله درآمد ناشی از اجاره جرثقیل‌های ساحلی و کاهش هزینه‌های بندری. تهدیدها:

۱. از دست دادن درآمد: سازمان بنادر ممکن است تا ۴۰ میلیون دلار درآمد خود را از دست بدهد.

۲. کاهش ارزآوری: از بین رفتن ارزآوری ۳۰ میلیون دلاری از صادرات سنگ گچ.

۳. از بین رفتن اشتغال: احتمال از دست رفتن شغل ۲۰۰۰ نفر نیروی کار در معادن گچ هرمزگان.

۴. فرار سرمایه‌ها: کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری جدید در بخش معدن و فرار سرمایه‌ها از کشور.

رئیس خانه معدن هرمزگان در پایان با اشاره به کاهش سهم ایران از بازار سنگ گچ جهانی، خواستار اقدامات فوری برای بهبود شرایط شد. وی تأکید کرد که اگر اقدامات لازم صورت نگیرد، ایران نه تنها سهم خود در بازار جهانی را از دست خواهد داد، بلکه ظرفیت فعلی خود را نیز در معرض خطر قرار خواهد داد. بهبود زیرساخت‌های بندری، کاهش هزینه‌ها و افزایش سرعت بارگیری از جمله اقدامات ضروری برای بازگرداندن سهم ایران در بازار جهانی سنگ گچ است.

۱/۷۰۲۰۲۰۱، مصوب شد که اداره کل بنادر پس از پهلوگیری کالاهای اساسی، کشتی‌های صادراتی گچ را در اولویت قرار دهد. با این حال، این مصوبات تاکنون اجرایی نشده‌اند.

### درخواست اجرای مصوبات

رویین اهلی در ادامه گفت وگو از اداره کل بنادر و دریانوردی خواست تا به مصوبات کارگروه‌های توسعه صادرات غیرنفتی و تسهیل و رفع موانع تولید استان تمکین کرده و اقدامات لازم را برای تسهیل صادرات گچ و کاهش هزینه‌های صادرکنندگان انجام دهد. وی تأکید کرد: اجرای این مصوبات نه تنها به توسعه صادرات غیرنفتی کمک می‌کند، بلکه در حفظ اشتغال در استان هرمزگان نیز نقش بسزایی خواهد داشت. بدون تردید حل معضل ترافیک کشتی‌ها در بندر شهید رجایی نیازمند اصلاح ساختاری در سازمان بنادر و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری است.

### هشدار رئیس خانه معدن هرمزگان

رویین اهلی همچنین با اشاره به کاهش سهم ایران از بازار سنگ گچ دانه‌بندی جهانی گفت: براساس آمار ارائه شده، صادرات سنگ گچ استان هرمزگان در سال ۱۴۰۲ به کمتر از ۳ میلیون تن رسیده است، در حالی که این رقم در سال ۱۳۹۷ بیش از ۵ میلیون تن بوده است. این کاهش چشمگیر نشان‌دهنده از دست رفتن سهم ایران در بازار جهانی سنگ گچ است. وی تأکید کرد: اگر در این خصوص چاره‌اندیشی نشود، ایران به زودی ظرفیت فعلی خود را نیز از دست خواهد داد.

### ظرفیت مصرف هند و رقابت با عمان

وی با بیان اینکه هند به عنوان یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان سنگ گچ دانه‌بندی شده، سالانه ظرفیت مصرف ۱۱ میلیون تن از این محصول را دارد، اظهار کرد: با این حال، ایران نتوانسته است سهم قابل توجهی از این بازار را به خود اختصاص دهد. رقیب اصلی ایران در این بازار، کشور عمان است که به دلیل مزایای متعدد، توانسته سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص دهد.

### تحلیل SWOT از دلایل کاهش سهم ایران

رئیس خانه معدن هرمزگان در ادامه با استفاده از تحلیل SWOT به بررسی نقاط قوت رقیب عمانی و نقاط ضعف ایران پرداخت:

۱- امکان استفاده از گرب در بارگیری کشتی‌ها که منجر به افزایش سرعت حداقل ۲ برابری بارگیری کشتی و کاهش زمان ماندگاری کالا و کشتی، کاهش هزینه‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی و در نهایت کاهش هزینه‌های صادرات می‌شود.

۲- درافت (آیخور) اسکله‌های با ظرفیت ۱۶ متر به بالا و امکان بارگیری کشتی‌های ۸۰ تا ۲۰۰،۰۰۰ تنی در حالی که در بندر خودمان نهایت کشتی‌های ۷۲ هزار تنی امکان پهلوگیری دارند. توضیح: کرایه حمل دریایی کشتی‌های ۸۰-۲۰۰ هزار تنی ۱۰-۲ دلار در تن کمتر از کشتی‌های زیر ۸۰ هزار تن (supramax) است.

۳- وجود جرثقیل‌های ساحلی زیاد و بروز و شیب لودر (بارگیری با نوار نقاله) که باعث سرعت بالای ۲-۳ برابری بارگیری کشتی شده است.

۴- حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کالا ۲/۷۵