

یک پرسش راهبردی؛ چرا زمانی که نیاز به درآمدهای جایگزین نفتی داریم نگرگاه‌های اقتصادی باید در مشکلات متعدد و خودساخته غوطه‌ور شوند؟

لب خشک بنادر



مریم شکرانی؛ مرکز پژوهش‌های مجلس تخمین زده است با یک «سناریوی واقع‌بینانه» و تداوم تحریم، درآمد ایران از صادرات نفت و میعانات گازی در سال ۲۰۲۳ عددی حدود ۲۷.۳ میلیارد دلار خواهد بود. این در حالی است که مطابق اعلام اتاق مشترک ایران و امارات، امارات فقط از بندر جبل‌علی ۸۳ میلیارد دلار درآمد سالانه دارد که نزدیک به سه برابر درآمد نفتی ایران است و ترازنیت دریایی توانسته است اقتصاد امارات را از نفت بی‌نیاز کند. گذشته از این، بنا بر اعلام سازمان تجارت جهانی، امارات حدود ۶۰ درصد عملیات بندری منطقه را به تنهایی انجام می‌دهد و این حجم خیره‌کننده عملیات دریایی، امارات را به سیزدهمین کشور صادرکننده جهان تبدیل کرده است. این کشور شیخ‌نشین حاشیه خلیج فارس، فقط ۲۰ میلیارد دلار در سال از سوخت‌رسانی به کشتی‌های تجاری درآمد دارد. بااین‌حال بنادر ایران به‌عنوان چهارراه منطقه، مهجور مانده‌اند و بنا بر اعلام انجمن بنادر، حدود نیمی از ظرفیت بنادر کشور و حدود ۸۰ درصد ظرفیت بنادر شمالی بدون استفاده مانده است.

تعطیلی نیمی از ظرفیت بنادر

ظرفیت کل بنادر ایران، بنا بر اعلام انجمن بنادر ایران حدود ۲۵۰ میلیون تن است که تنها ۱۵۰ میلیون تن آن مورد‌استفاده قرار می‌گیرد و البته حجم غالب عملیات بندری مربوط به نیازهای داخلی و نه ترازنیت کالااست. در شمال ایران وضعیت بنادر وخیم‌تر است و از مجموع ۳۰ میلیون تن ظرفیت بندری سواحل شمالی، فقط نزدیک به پنج یا شش میلیون تن فعال است.

این در شرایطی است که بنادر کشورهای همسایه سهم بزرگی در درآمد‌هایشان دارند. در‌حال‌حاضر بندر جبل‌علی امارات یکی از ۱۰ بندر بزرگ جهان است. این بندر به ۱۴۰ بندر دنیا متصل است، ۲۳ اسکله و ۷۸ جرتغییل دارد و به بیش از ۹۰ سررویس ناوبری هفتگی انجام می‌دهد. بنا بر اعلام اتاق مشترک ایران و امارات، امارات تنها از بندر جبل‌علی ۸۳ میلیارد دلار درآمد دارد که این عدد ۳۰ درصد اقتصاد دویسی و ۱۰ درصد کل اقتصاد امارات است. بر اساس اعلام سازمان تجارت جهانی، امارات سالانه ۲۰ میلیارد دلار فقط از سوخت‌رسانی به کشتی‌های تجاری درآمد دارد و اگر بخواهید حجم درآمد ترازنیت و گردشگری دریایی را به آن اضافه کنید به اعداد خیره‌کننده‌ای می‌رسید. حالا عملیات بندری، امارات را به غول بنامنازع صنعت حمل‌ونقل و ترازنیت دریایی تبدیل کرده و این کشور هاب ترازنیت و تجارت منطقه محسوب می‌شود. نه‌تنها امارات بلکه بنادر حمد قطر، صلاله عمان و بنادر عربستان هم توانسته‌اند سرمایه‌گذاری خارجی کلانی برای بنادرشان جذب کنند و از این نظر به‌سرعت رشد کنند.

تخلیه کشتی‌های ایران در بنادر امارات

در ایران بنادر با وجود مزیت‌های فراوان و دسترسی ساده به کریدور شمال به جنوب، مهجور مانده‌اند و تحریم، نه‌تنها سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر کشور را تقریباً مختل کرده است بلکه اصولاً شیوه اداره بنادر، آن‌قدر ناکارآمد بوده که حتی ظرفیت‌های موجود فعلی به‌طورکامل بهره‌برداری نمی‌شوند.

تعرفه‌گذاری دستوری و پر از ایراد دولت برای خدمات بندری،

یکی از علت‌های مهم رویگردانی از بنادر ایران است. سال گذشته مسعود دانشمند، عضو هیئت‌مدیره کانون مؤسسات حمل‌ونقل به ایلنا گفت که کیفیت پایین خدمات بندری و تعرفه‌های گزاف موجب شده است که کشتی‌های تجاری ترجیح دهند وارد بنادر ایران نشده و بار مربوط به ایران را در بنادر امارات تخلیه و بارگیری کنند، حال اینکه این موارد دیگر ارتباطی به مسائل تحریمی ندارد. او ادامه داده است «تردد هر کانتینر بین بندرعباس و دویی ۵۰۰ دلار هزینه اضافی برای ایران در پی دارد و سالانه یک میلیون کانتینر متعلق به ایران در دویی تخلیه و بارگیری می‌شود. به عبارت دیگر همین روند برای اسارات ۵۰۰ میلیون دلار درآمدزایی دارد و ایران بابت عدم کارایی بنادر خود که ارتباطی هم به تحریم‌ها ندارد، ۵۰۰ میلیون دلار را دور می‌اندازد». دانشمند تأکید کرده است که نبود مدیریت یکپارچه در بنادر ایران باعث گران‌شدن هزینه‌های بندری شده است.

سقوط درآمد بنادر ایران

در همین زمینه محسن صادقی‌فر، دبیر انجمن بنادر ایران به «شرق» توضیح می‌دهد: «اوایل انقلاب با توجه به ارزش ریال، نرخ تعرفه‌های خدمات بندری بسیار مناسب بوده و با هزینه‌های دلاری تقریباً همخوانی داشت اما از ۱۳۷۰ به بعد، به دلیل اینکه دلار روند صعودی گرفت، طرحی توسط وزیر وقت به هیئت دولت ارائه شد. هیئت دولت با بخش عوارض دلاری مرتبط با کشتی‌ی موافقت کرد اما تبدیل تعرفه بندری از ریال به دلار مورد موافقت قرار نگرفت؛ چراکه ۷۰ درصد واردات و صادرات کشور از سوی دولت انجام می‌شد. در نهایت مصوب شد که هزینه‌های بخش بندری تغییر نکنند و ریالی باشند، اما عوارض بندری مربوط به کشتی‌های خارجی به دلار گرفته شود که این مصوبه موجب نابسامانی شد و کاهش شدید درآمدهای بندری و توقف بیش از حد کالا در بنادر را رقم زد و برای

دیوار کوتاه بخش خصوصی

گازوئیل، مرغ و ارز تصمیم می‌گیرد و سیاست‌گذاری می‌کند، دراین‌باره هم می‌تواند همه‌ساله یا حداقل هر دو سال یک بار، بنا بر نرخ تورم و افزایش عمومی قیمت‌ها، تعرفه‌های تخلیه و بارگیری در بنادر را به‌روزرسانی کند. البته بهانه دولت، حمایت از مصرف‌کننده است، اما چرا درباره سایر کالاها و خدمات این حمایت با این مقاومت وجود ندارد؟ چون دیوار بخش خصوصی بندری کوتاه است و الا در همین بنادر هم اپراتورها با همین تجهیزات، همین نیروی انسانی و همین موقعیت اقتصادی درآمدهای دلاری کسب می‌کنند، چون اغلب اپراتورها یا دولتی‌اند یا بخشی از عقبه دولت محسوب می‌شوند یا آنکه وارد بسترهایی شده‌اند که دولت می‌تواند از آنها به عنوان حیاط‌خلوت خود بهره‌برداری



کشتی‌های خارجی هم جاذبه‌ای وجود نداشت که به بنادر جنوبی ایران وارد شوند؛ چراکه نرخ عوارض در بنادر ایران حدود ۲۰ برابر نرخ عوارض بنادر منطقه با امکانات بالاتر بود. بنابراین این کشتی‌ها به بنادر منطقه می‌رفتند و در آنجا پهلو می‌گرفتند و به بنادر ایران نمی‌آمدند و عمده کانتینرها و کالاها با کشتی‌های کوچک‌تر فیدری با پرداخت هزینه‌های حمل اضافی و پرداخت THC اضافی به بنادر ایران آورده می‌شدند.»

او ادامه می‌دهد: «با توجه به معضلات گفته‌شده، از سال ۱۳۸۲ تغییراتی اساسی در تعرفه‌های هزینه‌های بندری بر کالا، کانتینر و حقوق و عوارض بر کشتی‌ها داده شد. تعرفه‌های جدیدی مطابق تعرفه‌های بنادر منطقه تدوین شد که بر اساس تعرفه‌های جدید حقوق و عوارض بر کشتی‌ها به‌شدت کاهش یافته و حتی ۱۰ درصد ارزان‌تر از بنادر منطقه شد و هزینه‌های بندری بر کالا و کانتینر هم



کند. این حمایت باید حد-ارزای ثابت نگه‌داشتن تعرفه‌های بندری- حداقل در بخش‌های دیگری صورت می‌گرفت که بخش خصوصی بتواند به قوام و دوام خود امیدوار باشد. درواقع دولت باید به این بخش از سرمایه‌گذاران خصوصی فرصت‌های اقتصادی بهتری می‌داد که چنانچه در عملیات تخلیه و بارگیری زیان‌ده می‌شوند، دست‌کم در فرصت‌های دیگر اقتصادی بتوانند این زیان را جبران کنند. و الا تعلق و تأخیر به‌روزرسانی تعرفه‌های بندری در همه این سال‌ها بیش از آنکه به حمایت از مصرف‌کننده مرتبط باشد، این نگرانی حاصل می‌شود که قرار است در آینده نزدیک دولت با تضعیف بخش خصوصی، خود به سکانداری این بخش از بندر مشغول شود.



تعریف می‌شود، گفت: «اگر شما همین امروز ملکی را ۱۰ میلیارد تومان بخرید و در آن را ببندید و هیچ استفاده‌ای از آن نکنید، یک سال بعد قیمت همین ملک حدود ۱۵ میلیارد تومان خواهد بود. در اینجا ما یک تورم ۵۰ درصدی داریم. آیا اگر من که امروز ملکی را ۱۰ میلیارد تومان می‌خرم و آن ماه بعد، آن را ۱۴ یا ۱۵ میلیارد تومان بفروشم، سودی کرده‌ام که بیایم نسبت به آن مالیات بپردازم یا نه، این ارزش زمانی پول بوده که کاهش پیدا کرده است؟ آیا ما شرایط اقتصادی پایدار و باثباتی داریم که بیایم بگوییم این فاصله، سود اقتصادی من معامله‌گر بوده است و حالا باید بیایم سهم مالیات دولت را از عایدی خود پرداخت کنم. اصلاً چنین چیزی وجود ندارد. درواقع ما الان می‌خواهیم روی هزینه‌ای که در اثر تورم به مردم تحمیل می‌شود مالیاتی را تعریف کرده و به آن اضافه می‌کنیم. این مسئله تأثیر خودش را در معاملات خواهد گذاشت.»

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمرانی شهر تهران درباره آثار و پیامدهای اجرای این قانون گفت: «هم در بدو امر و شروع این قانون، ما یک جهش قیمت خواهیم داشت (چون بازار می‌خواهد آثار این مالیات را در کوتاه‌مدت خنثی کند) و هم در درازمدت. به جز این، اجرای این قانون، مردم را به سمت فرایندهای غیراصولی هدایت می‌کند. کاملاً واضح است که افراد تلاش می‌کنند از زیر بار این هزینه مالیاتی فرار کنند و در این میان معاملات و مبادلات غیررسمی شکل می‌گیرد. مثلاً آن بخش از معامله که به آن مالیات تعلق می‌گیرد را به شکل دیگری مثل دلار، سکه، طلا، خودرو و… مبادله می‌کنند و این موضوع باعث می‌شود که قانون ضمانت اجرایی نداشته باشد.»

باقریور دراسخ به این پرسش که آیا این قانون شامل معاملات وکالتی ملک هم می‌شود، گفت: «در خبرها خواندم که سرپرست دفتر اقتصاد مسکن

وزارت راه گفته‌اند که این مالیات مشمول معاملات وکالتی هم می‌شود. البته معامله وکالتی به صورت رسمی در جایی ثبت نمی‌شود، شما می‌توانید ملک یا دارایی‌تان یا اختیارات‌تان نسبت به فروش، اجاره، خرید یا هر فرایند دیگری را طی یک وکالت‌نامه به یک یا چند نفر منتقل کنید، این از لحاظ حقوقی مفهوم عملی نیست. علاوه‌براین ما واحدهای زیادی داریم که سند تک‌تک‌شده یا تک‌برگ ندارند. معاملات این واحدها در سامانه‌های رسمی ثبت نمی‌شود. این خود، یک معضل است.»

وی در ادامه با تأکید بر اینکه ما در کشور زیرساختی برای رصد سوداگران نداریم، افزود: «آیا تمام املاک ما شامل کاداستر گد شده است که بتوانیم همه معاملات را رصد کنیم؟ یا سامانه مبادلات پولی ما این‌قدر به جابه‌جایی‌ها و مبادلات اشراف دارد که بتواند همه اینها رصد کند؟ به اعتقاد من نباید آدرس غلط بدهیم. نگوییم که با وضع قانون مالیات بر معاملات مکرر بحران‌های بازار مسکن حل می‌شود. علاوه‌براین قانونی را بگذاریم که ضمانت اجرایی داشته

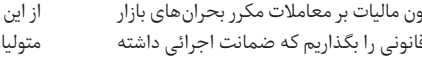
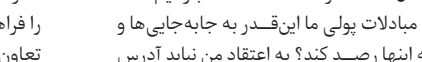
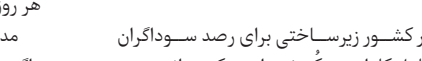
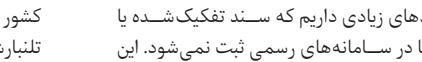
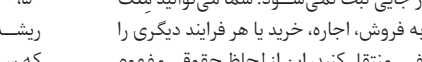
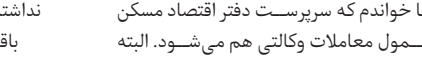
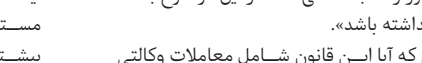
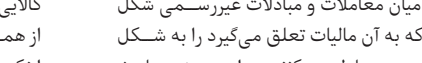
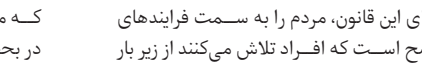
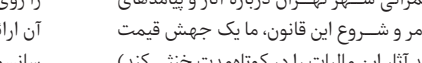
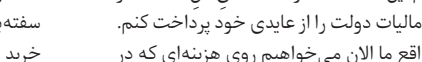
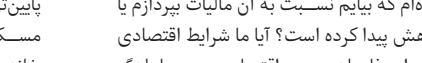
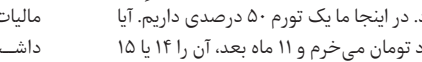
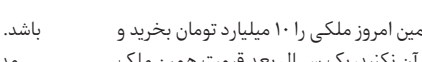


۱۰ درصد زیر قیمت بنادر منطقه تعیین شد و هم‌زمان با اجرای طرح تغییر تعرفه‌ها و عوارض کشتی‌های داخلی و ایرانی، بیش از ۲۵ شرکت تخلیه و بارگیری بزرگ و قدیمی در این ترمینال‌ها حضور پیدا کردند و درواقع همکاری سازمان با بخش خصوصی واقعی از سال ۱۳۸۲ شروع شد و با این تغییرات در تعرفه‌ها، حدود ۲۴ خط کشتیرانی لاتین به بنادر ایران شروع به تردد کردند که این اتفاق تا سال ۱۳۹۲ ادامه داشت و بندر کانتینری رضایی در رده‌بندی جهانی رتبه ۴۴ را به خود اختصاص داد. از سال۱۳۸۲ تا سال ۱۳۹۰ به دلیل اینکه نوسانات ارزی کم بود، آسیبی به شرکت‌ها وارد نمی‌شد اما از سال ۱۳۹۲ با شروع تحریم‌ها و جهش ارز به بسیاری از سرمایه‌گذاران آسیب جدی وارد شد و سال ۱۳۹۷ که تحریم‌های شدیدتری اعمال شد، شرایط سخت‌تر شد و این وضعیت تا امروز ادامه دارد. بنا بر گفته دبیر انجمن بنادر ایران «نرخ هزینه‌ها در سال

۱۳۸۲ که تعرفه‌های جدید تدوین شد، حدود چهار دلار برای هر تن کالا بود که درحال‌حاضر با توجه به تغییرات افسارگسیخته نرخ ارز، میانگین نرخ هزینه‌های بندری که مبنای درآمدی بخش‌های خصوصی در بنادر است به ۲۰ تا ۳۰ سنت رسیده است؛ بنابراین با تعرفه‌های ریالی، درآمد‌ها جوابگوی هزینه‌ها نیست.»

به‌این‌ترتیب تعرفه خدمات بندری در ۲۰ سال گذشته نه‌تنها افزایش نداشته بلکه درحال‌حاضر حدود ۱۳ برابر کمتر از دو دهه گذشته است و بسیاری از شرکت‌های بخش خصوصی را به آستانه ورشکستگی رسانده است.

نگاه به بنادر به‌عنوان پیشانی حمل‌ونقل دریایی و یکی از کارآمدترین بخش‌های اقتصادی (برای تقویت ارزش افزوده ملی) تنها به این خاطر است که دشواری‌های اقتصاد بدون نفت با اقتصاد مولد از منظر نقطه وصل اقتصاد کشور به بازارهای منطقه‌ای و جهانی بررسی شود. به نظر می‌رسد نخستین قدم برای بهینه‌سازی مناسبات مولد در اقتصاد ایران باید این باشد که ابتدا پیاموزیم مسیر را برای کارکردن و فعالیت کارآمد خود هموار کنیم. بنادر می‌گویند حصارهای خودساخته ارتفاع کوتاهی ندارند. این‌گونه نیست؟



خشایار باقریور، مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمرانی شهر تهران در گفت‌وگو با «شرق» تأکید کرد

زیرساخت لازم برای قانون مالیات بر معاملات مکرر مسکن مهیا نیست



ماه است که هیچ گزارشی از مراجع رسمی ما درخصوص بازار مسکن منتشر نشده است؛ نه بانک مرکزی و نه مرکز آمار، گزارش‌های ماهانه‌شان را منتشر نکرده‌اند و حتی در نگاهی نزدیک‌تر می‌بینیم که گزارش تورم فروردین‌ماه را هم نداریم. اما اینکه حالا مثلاً این مالیات ۶۰ درصدی که برای سود معاملات در سال اول پیش‌بینی شده است، چقدر با استانداردهای جهانی همسویی دارد، هرچه جست‌وجو کردم، دیدم که عدد ما خیلی بیشتر از آن چیزی است که در کشورهای دیگر انجام می‌پذیرد.»

وی در ادامه با طرح این پرسش که مفهوم سود در معامله مکرر چگونه

مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمرانی شهر تهران گفت: «قانون مالیات بر معاملات مکرر مسکن فی‌نفسه یک مقوله کاملاً منطقی است و در خیلی از کشورهای دنیا هم اجرا می‌شود؛ هرچند که عدد و رقم آن با ۶۰ درصد تعیین‌شده در سال اول تکرار معامله و حتی ۴۰ درصد آن برای سال دوم شباهتی ندارد. اما اینکه این قانون با شرایط کشور ما چقدر قابلیت اجرا دارد و چقدر می‌تواند اثرگذار باشد، موضوعی است که فکر می‌کنم باید بیشتر به آن بپردازیم.»

خشایار باقریور در گفت‌وگو با «شرق» با اشاره به اینکه در این لایحه به سهم معاملات مکرر در ایجاد تورم مسکن اشاره‌ای نشده است، افزود: «زندیک به پنج