

بررسی و تحلیل روند خصوصی سازی در بنادر ایران با نگرشی ویژه به عملیات تخلیه و بارگیری در بندر چارک

عبدالعلی سرگزی^۱

دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، گروه دریانوردی، a.sargazi@cmu.ac.ir

چکیده

خصوصی سازی امروزه به عنوان یکی از سیاستهای اقتصادی مهم جهت نیل به کارآیی بالاتر سیستم های اقتصادی به شمار می رود. با ملی شدن صنایع بعد از جنگ های جهانی اول و دوم، خصوصی سازی در فضای بین المللی جدی گرفته شده است و کشورها یکی پس از دیگری به این حرکت پیوسته اند. دلیل این امر بروز مشکلاتی از قبیل زیان های انباشته شرکتهای دولتی، کمیت و کیفیت پایین محصولات تولیدی این شرکت ها و اتلاف منابع تولیدی ناشی از عملکرد ناکارآمد شرکتهای دولتی بوده است. لذا کاهش حوزه فعالیت بخش دولتی، انتقال مالکیت، کنترل اقتصادی، افزایش کارآیی واحدهای اقتصادی، کاهش کسر بودجه و بدهی های ملی و تعدیل مقررات به عنوان بخشی از اهداف خصوصی سازی منظور شد. در ایران خصوصی سازی با ابلاغ سیاستهای کلان نظام در ارتباط با اصل ۴۴ قانون اساسی رسماً آغاز گردید. بدون شک این قانون می تواند نقطه عطفی در تحول اقتصادی، تحرک و پویایی فرایند سرمایه گذاری، تولید و اشتغال و همچنین گامی بزرگ در تحول و اصلاح نظام اداری، بازنگری در جایگاه و نقش دولت و مردم در اداره امور کشور محسوب گردد. در این تحقیق سعی بر این است پس از بررسی اجمالی روند واگذاری بنادر ایران به بخش خصوصی در چند سال اخیر سود آوری واگذاری بخش تخلیه و بارگیری بندر چارک به بخش خصوصی تجزیه و تحلیل گردد.

کلید واژه: خصوصی سازی، بندر چارک، اصل ۴۴ قانون اساسی

^۱ مسئول مکاتبات

پست الکترونیک: a.sargazi@cmu.ac.ir

آدرس: دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

مقدمه

خصوصی سازی در ۱۰ سال گذشته هم از نظر تعداد و هم از نظر ارزش دادوستدها از رشد چشمگیری برخوردار بوده است. در دهه ۱۹۸۰ هر سال به طور متوسط معاملات اندکی در قالب خصوصی سازی صورت می گرفت ولی تا پایان دهه ۱۹۹۰ متوسط تعداد دادوستدها در هر سال به حدود ۵۰۰ مورد افزایش یافت. بین سالهای ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۹ میانگین درآمدهای خصوصی سازی در جهان بالغ بر ۸۵۰ میلیارد دلار آمریکا بوده است. بدین صورت که از میزان ۳۰ میلیارد دلار در سال ۱۹۹۰ به ۱۴۵ میلیارد در سال ۱۹۹۹ رسیده است. (سازمان خصوصی سازی کشور، ۸۶)

بحث خصوصی سازی و واگذاری فعالیت های عملیاتی به بخش خصوصی، طی دهه گذشته در برنامه های ملی کشور ما نیز مورد نظر قرار گرفته است. براساس چارچوب تنظیم شده در برنامه سوم توسعه کشور، طی سالهای گذشته، تلاش شده است بخشی از وظایف تصدی گری از دولت، منفک و به بخش خصوصی واگذار گردد. به دنبال تعیین و ابلاغ سیاستهای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در سال ۱۳۸۵ و تدوین و ابلاغ لایحه قانونی اجرای این سیاست ها در سال ۱۳۸۶، فرآیند واگذاری واحدها و فعالیتهای دولتی به بخش غیر دولتی از حیث ساختارهای قانونی ابعاد هدفمندتری پیدا کرد. (واحدی، ۸۶)

در سیاست های کلی اصل یاد شده موارد زیر از جمله اهداف خصوصی سازی برشمرده شده است:

- شتاب بخشیدن به رشد اقتصاد ملی
 - ارتقاء کارایی بنگاه های اقتصادی و بهره وری منابع مادی و انسانی و فناوری
 - افزایش رقابت پذیری در اقتصاد ملی
 - افزایش سهم بخش های خصوصی و تعاونی در اقتصاد ملی
 - کاستن از بار مالی و مدیریتی دولت در تصدی فعالیت های اقتصادی
- در بنادر نیز به تبعیت از سیاست کلان ملی، جریان خصوصی سازی و واگذاری وظایف تصدی گری به بخش خصوصی، طی سالهای گذشته صورت گرفته است. بررسی مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی و تحلیل و ارزیابی دقیق و روشن مؤلفه های مؤثر بر کارایی و عملکرد خصوصی سازی بنادر در زمینه زیر ساخت ها، مدیریت و عملیات بندری، علاوه بر شناخت کافی از روش ها، راهکارها و قوانین مرتبط با انتقال دارایی و مسئولیت ها از دولت به بخش خصوصی، بستگی به دیدگاه های گوناگون در مورد پذیرش مشارکت بخش خصوصی در بنادر از سوی دولت ها دارد. چنین مشارکتی می تواند نشانه ای از جنبه های مثبت قوانین دولتی و دیدگاه دولت مردان، در زمینه رسیدن به اهدافی همچون افزایش کارایی فعالیتهای بازرگانی و اقتصادی باشد. (حیدری، ۸۸)

سازمان بنادر و دریانوردی ایران از دستگاههای اجرایی پیشرو در اجرای سیاستهای اصل ۴۴ بوده است و هم اکنون بخش عمده ای از امور قابل واگذاری و فعالیتهای غیرحاکمیتی خود را به بخش خصوصی واگذار نموده است که بعنوان نمونه به اقدامات ذیل اشاره می گردد:

۱. برون سپاری کامل بخش عمده ای از فعالیت های سازمان (مانند بنادر گناوه ، فریدونکنار، آستارا و ...)
۲. واگذاری تمامی ترمینال های عملیات بندری به بخش خصوصی
۳. شروع واگذاری کلیه تجهیزات سنگین و نیمه سنگین بندری و دریایی به بخش خصوصی
۴. حمایت از بخش خصوصی در ایجاد بندر آفتاب به عنوان اولین بندر کاملاً خصوصی کشور (سازمان بنادر و دریانوردی، ۸۸)

تاریخچه خصوصی سازی در بنادر ایران

دهه ی گذشته تغییر در روش مدیریت بنادر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه تقریباً به صورت یکسان و همزمان شروع به شکل گیری کرده است. ورود بخش خصوصی به مدیریت بنادر و ترمینال ها عمدتاً به دو دلیل رخ داده است.

الف) رشد مداوم و رقابتی تجارت جهان فشار زیادی را بر دوش مقامات بندری جهت بهبود بهره وری تجهیزات، کاهش تعرفه های بندری، توسعه زیر ساخت برای ارائه خدمات به کشتی های بزرگتر جهت جذب ترافیک رو به افزایش کالا وارد آورد. در عین حال مدیریت تعدادی از بنادر با مشارکت بخش خصوصی موفق به بهبود مدیریت کارکنان و سایر روش ها جهت افزایش بهره وری و بازده تجهیزات شدند .

ب) استفاده از روش های اقتصاد معیار در حمل و نقل دریایی کالا منجر به ظهور شمار زیادی از گردانندگان حمل و نقل دریایی جهانی گشت. در این بین مدیریت بنادر و شرکتهای کشتیرانی به منظور باقی ماندن در بازار رقابت حمل و نقل دریایی کالا باید به ارتقاء تجهیزات و روش های مدیریت معطوف می شدند تا به نیازهای صاحبان کالا در زمینه خدمات بارگیری و تخلیه و سایر عملیات کشتیرانی جامه عمل دهند. اما با ظهور کشتی های بزرگ و پیشرفت حمل و نقل دریایی در زمینه جابجایی کالای کانتینری و معرفی سیستم های اطلاع رسانی پیچیده مربوط به کالا، در اکثر موارد روزآمدی از حیثه قدرت مالی و مدیریتی بنادر دولتی و عمومی خارج گشته است. خصوصی سازی در امور بنادر به دو حوزه کلی امور دریایی و بندری تقسیم میگردد، به تناسب ماهیت کاری در هر یک از این حوزه ها فرآیند خصوصی سازی نیز از رویه های متفاوتی پیروی نموده است. در ذیل فرآیند واگذاری فعالیت ها در هر یک از حوزه های امور بندری و دریایی به طور اجمال بیان می شود.

واگذاری امور بندری به بخش خصوصی

- مروری بر تجربه خصوصی سازی در امور بندری نشان می دهد که در واگذاری تدریجی فعالیت های بنادر تاکنون چهار فرآیند از ابتدای واگذاری طی شده است که به شرح زیر می باشد.
- اولین اقدام در واگذاری فعالیت های بندری به واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری در اواسط سال ۱۳۷۴ در بندر انزلی و در پی آن بندرامام خمینی بر می گردد. در این نوع واگذاری تنها کاربری و مدیریت عملیات تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی واگذار گردید. بدین ترتیب بخش خصوصی تنها نیروی کار مورد نیاز تخلیه و بارگیری را فراهم نموده و در فعالیت تعریف شده، با سازمان بنادر و کشتیرانی قرار داد امضا می نمود. تعمیرات و نگهداری تجهیزات و انبارداری بر عهده سازمان بوده و تعرفه ها و عوارض بندری همچنان ثابت ماند.
 - مرحله دوم از خصوصی سازی توأم با واگذاری به روش مناقصه بود که ۲ سال بعد از مرحله اول شروع گردید. این مناقصه براساس تناژ تخلیه و بارگیری و هزینه تعمیرات و نگهداری تجهیزات توسط بخش خصوصی انجام پذیرفت. سازمان حداقل قیمت پیشنهادی توسط بخش خصوصی را انتخاب و با اضافه نمودن سهم سازمان از هزینه های جاری و سرمایه ای، قیمت تعرفه و عوارض بندری را تعیین می کرد. در این واگذاری بخش خصوصی که در مناقصه عملیات تخلیه و بارگیری برنده می گردید، علاوه بر مسئولیت تخلیه و بارگیری، هزینه تعمیرات و نگهداری را نیز عهده دار می شد.
 - مرحله سوم که حدود ۲ سال بعد از مرحله دوم اجرا شد، وظایف انبارداری را نیز به فعالیت های قبلی افزود. در انبارداری، بخش خصوصی با دریافت بخشی از حقوق و درآمدهای انبارداری، خدمات انبارداری را انجام داده و قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز انبار را خود تقبل می کرد. این وضعیت از سال ۱۳۷۷ شروع و تا آخر سال ۱۳۸۱ نیز ادامه یافته است.
 - مرحله چهارم که در واقع مرحله آخر خصوصی سازی در سازمان بنادر را تشکیل می دهد از سال ۱۳۸۲ آغاز شد. در این مرحله زمین ها اجاره داده شده و واگذاری همراه با انتقال مالکیت به بخش خصوصی آغاز گردید. هم اکنون شیوه رایج در واگذاری، واگذاری همراه با انتقال مالکیت می باشد.
 - چهار مرحله فوق، فرآیند کلی واگذاری و خصوصی سازی در بنادر را در کشورمان نشان می دهد. لازم به ذکر است که این روش به صورت یکسان در همه بنادر کشور اجرایی نگردید. برای مثال بندر بوشهر در سال ۱۳۸۲ هر چهار مرحله را یکجا و بصورت واگذاری فعالیت های تخلیه و بارگیری، تعمیرات و نگهداری و انبارداری همراه با انتقال مالکیت به انجام رسانده است و در مقابل در بنادر چابهار هنوز چنین مراحل طی نشده و خصوصی سازی در این بندر به صورت

پیمانکاری حداکثر سه ساله، و بدون انتقال مالکیت صورت می پذیرد. با توجه به اینکه از نظر تئوریک، خصوصی سازی زمانی اتفاق می افتد که واگذاری فعالیت ها منتهی به رقابت گردد، انتظار می رفت با وارد شدن واگذاری به مرحله جدید آن از سال ۸۲، رقابت میان بنادر و فعالیت های بندری مشاهده گردد.

در حال حاضر بررسی ها نشان می دهد رقابت میان شرکت های خصوصی در برخی بنادر شروع شده و آن ها برای جذب بیشتر صاحبان کالاها و شناورها فعالیت می نمایند. به نظر می رسد تشدید رقابت میان بنادر در آینده نزدیک، منجر به کاهش سهم شرکت ها از تعرفه ها و عوارض بندری برای پائین آوردن هزینه های تخلیه و بارگیری جهت جلب رضایت بیشتر شناورها و صاحبان کالا گردد.

واگذاری امور دریایی به بخش خصوصی

واگذاری در این حوزه از فعالیت های بنادر بر خلاف فعالیت های امور بندری توأم با وقفه زمانی بوده است و اولین اقدامات جدی از سال ۱۳۸۰ شروع گردیده است. روال کلی واگذاری فعالیت های امور دریایی مبنی بر این اصول بوده است که امور حاکمیتی سازمان به لحاظ ماهیت و اهمیت کاری در این حوزه حفظ و امور تصدیگری به بخش خصوصی واگذار گردد. توجه سازمان بنادر در فعالیت های تصدیگری مشتمل بر سه مسئله مهم مسائل اداری پرسنلی، مسائل تعمیرات و مسائل حفظ و نگهداری تجهیزات دریائی می باشد. بر همین اساس معاونت امور دریایی اقدام به پیش نویس قرار داد اولیه در چهار فعالیت امور دریایی مشتمل بر یدک کشی، هیدروگرافی، لایروبی و علائم کمک ناوبری می نماید. در این قراردادها سعی گردید با توجه به وضعیت و ماهیت فعالیت ها در بنادر حدود وظایف آنها تعریف و طبق قراردادهای تنظیم شده در بنادر شرایط دقیق فعالیت ها نیز مشخص گردد.

این تحقیق نشان می دهد که به اعتقاد کارشناسان سازمان بنادر واگذاری های انجام یافته حداقل نتایج زیر را به دنبال داشته است:

- ✓ کاهش بروکراسی اداری به ویژه در زمینه مسائل پرسنلی
- ✓ کمک به تسریع در روند انجام کارها مثلاً تعمیرات شناورها
- ✓ افزایش کارایی شناورها
- ✓ ارتقاء رضایتمندی پرسنل
- ✓ بهبود در نگهداری شناورها

بنابراین می توان نتیجه گرفت که کاهش هزینه های مقرراتی ناشی از بروکراسی اداری و انتقال منافع آنها به بخش های تصدی گری و سازمان بنادر، موجب ارتقاء کارایی در هر دو بخش گردید و رضایتمندی طرفین را نیز در پی داشته است.

چگونگی واگذاری بنادر کشور

اطلاعات واگذاری برخی از بنادر شمال و جنوب کشور که در چند سال اخیر به بخش خصوصی واگذار شده اند در زیر آورده شده است:

جدول ۱- وضعیت واگذاری بنادر در ایران

نام بندر	آخرین وضعیت واگذاری	شرکت دریافت کننده	نوع قرارداد	مدت واگذاری
گناوه	۱۳۸۳ واگذار گردید	تعاونی بندر سازان	BOT	۴۰ سال
فریدونکنار	۱۳۸۶ واگذار گردید	راهبران بندر فریدونکنار	BOT	۴۰ سال
آستارا	۱۳۸۸ واگذار گردید	کاوه	BOT	۴۰ سال
گز	۱۳۸۸ واگذار گردید	-	BOT	۵۰ سال
دیر	در حال واگذاری	-	BOT	
دیلم	در حال واگذاری	-	BOT	

معرفی بندر چارک

(بندر) بندرگاه چارک در مجاورت شهر چارک در فاصله ۹۰ کیلومتری غرب بندر لنگه و در ۳۲ کیلومتری شمال شرق جزیره کیش واقع گردیده و در حال حاضر به عنوان پل ارتباطی اصلی کیش با سرزمین اصلی بوده و سرمایه گذاری جهت توسعه و مدیریت بهره برداری از آن توسط سازمان منطقه آزاد کیش انجام می گردد. بندرچارک با مختصات جغرافیایی ۵۴ درجه و ۱۶ دقیقه شرقی و ۲۶ درجه و ۴۳ دقیقه شمالی در شهر بندر چارک در مرکز بخش شیبکوه شهرستان بندر لنگه در استان هرمزگان واقع است.

حمل و نقل دریایی در بندر چارک غالباً بوسیله لنج، بارج، لندینگ کرافت صورت می گیرد و با توسعه بندرگاه و ساخت اسکله های جدید امکان پهلوگیری شناورهای با تناژ یا ظرفیت تا ۱۰۰۰ تن فراهم گردیده است و اغلب شناورها از بندر چارک به مقصد جزایر کیش، لاوان و سیری حرکت می کنند.



تبادلات بندر چارک با جزایر

بیشترین حجم فعالیت بندرگاه چارک در زمینه خدمات پشتیبانی و تدارکات جزایر کیش، سیری و لاوان می باشد که سهم تبادلات این بندر با جزایر یاد شده در جدول ذیل آورده شده است:

جدول ۲- سهم تبادلات بندر چارک

درصد سهم تبادلات بندر
کیش ۸۵٪
لاوان ۱۰٪
سیری ۵٪

آمار میزان ورود و خروج کالا

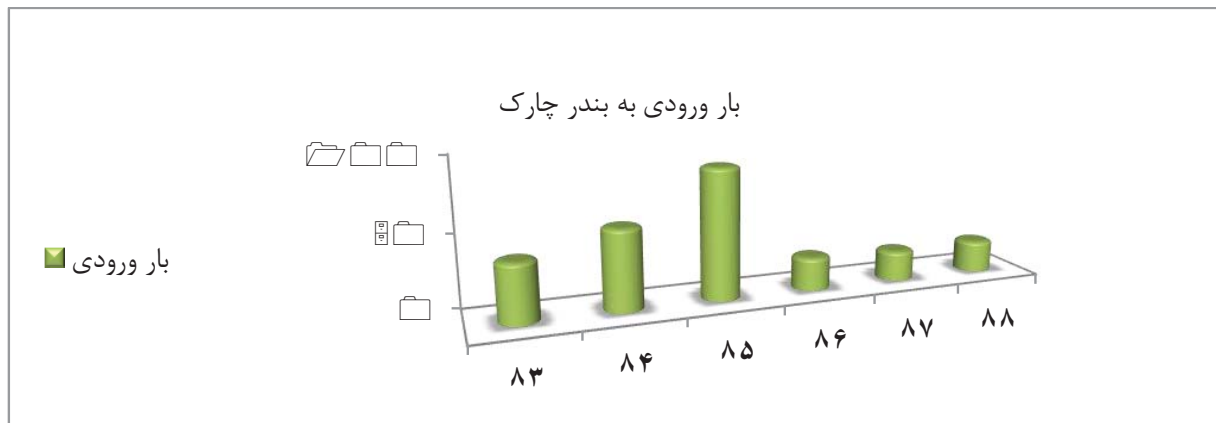
لازم به ذکر است که در این بخش از آمار سال ۸۳ به بعد استفاده شده است زیرا قبل از سال ۸۳ آمارها به صورت دستی جمع آوری می شده و از آن سال به بعد آمار به صورت رایانه ای جمع آوری شده است که امکان استخراج اطلاعات بندر چارک را در این بازه زمانی امکان پذیر کرده است. در اینجا اشاره به این نکته الزامی است که گمرک بندر چارک تنها دارای مجوز ترخیص کالای کاپوتاژ است. از سوی دیگر ۸۵ درصد فعالیت کاپوتاژ این بندر به مقصد جزیره کیش و بالعکس انجام می شود، در نتیجه در این بخش از آمار مبدا-مقصدی کالا میان جزیره و بندر چارک، ثبت شده در جزیره کیش به عنوان بخش اعظم فعالیت بندر چارک استفاده شده است. دلایل استفاده از تناژ تخلیه و بارگیری بندر چارک بر مبنای بندرگاه جزیره کیش به شرح زیر بیان می گردد:

- با توجه به نقش فعلی بندر چارک و براساس روند موجود، ۸۵ درصد عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر به جابجایی کالا میان چارک و جزیره کیش اختصاص دارد که با توجه به فرضیات بالا در نظرگرفتن این سهم برای جزیره کیش در آینده نیز منطقی خواهد بود.
- علی رغم سهم قابل توجه جزیره کیش در حجم عملیات بندر چارک، آمار موجود از حجم عملیات تخلیه و بارگیری این بندر و در نهایت رشد ناشی از این آمار طی سالیان گذشته تاکنون نمی تواند حجم عملیات تخلیه و بارگیری بندر چارک را در آینده و پس از توسعه آن نشان دهد. هم اکنون عملیات عمرانی طرح توسعه بندر چارک در حال اجرا است و بهره برداری کامل از این بندر تا پایان طرح توسعه امکان پذیر نیست و پیش از این نیز این بندر با داشتن تنها یک اسکله سنگی از شرایط مطلوبی برای ارائه خدمات به جزیره برخوردار نبوده است. در حالی که با توجه به موقعیت منحصر به فرد و بی رقیب کنونی جزیره کیش در منطقه و سیاست ها و برنامه ریزی های صورت گرفته برای این جزیره در قالب طرح های جامع و تفصیلی بندر تجاری کیش و وابستگی عملکرد بندر چارک به این برنامه ها براساس روند موجود، پیش بینی تناژ آتی تخلیه و بارگیری بندر چارک، با استفاده از تناژ تخلیه و بارگیری بندرگاه جزیره کیش صحیح و واقع بینانه خواهد بود.

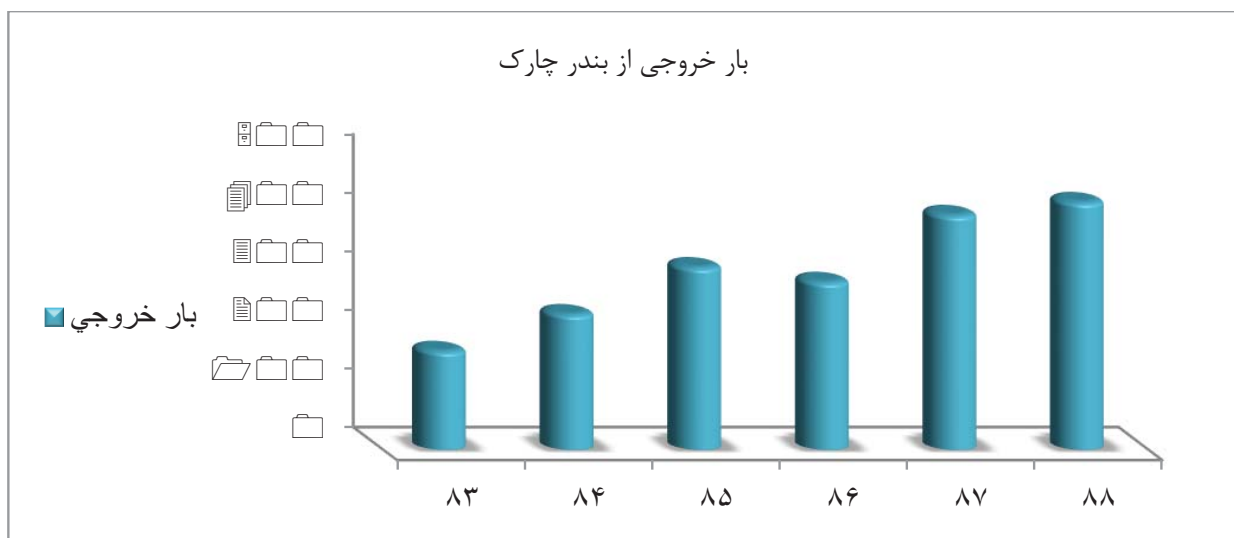
جدول ۳_ بار ورودی و خروجی از / به بندر چارک (هزار تن)

سال	بار ورودی	بار خروجی
۸۳	۴۰	۱۶۹
۸۴	۵۵	۲۳۲
۸۵	۸۹	۳۱۲
۸۶	۲۳	۲۸۷
۸۷	۲۱	۴۰۱
۸۸	۲۲	۴۲۳

ماخذ: واحد طرح و توسعه شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش



شکل ۱_ میزان بار ورودی به بندر چارک



شکل ۲_ میزان بار خروجی از بندر چارک

همان گونه که آمار و ارقام فوق نشان می دهد حجم کالا در سال ۸۸ نسبت به سال ۸۳ حدود ۱۵۰٪ رشد داشته است. با توجه به روند رو به رشد میزان تناژ کالا در بندر شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش ۷ دستگاه جرثقیل متحرک ساحلی را طی سی سال آینده برای بندر در نظر گرفته است، که تاکنون هیچ یک تهیه نگردیده است. در این تحقیق تلاش است تا با در نظر گرفتن این تعداد دستگاه و هزینه های خرید ، تعمیر و نگهداری آنها با مقایسه میزان درآمد آنها سود ده بودن بخش تخلیه و بارگیری کالا از سوی بخش خصوصی بررسی گردد.

در تقسیم بندی نوع بار، بارهای وارد شده به بندرگاه یا خارج شده از آن به ۵ گروه کالاهای تجاری، کالاهای حفاری (تدارکات چاه های نفت)، مصالح ساختمانی، مواد غذایی و مواد سوختی تقسیم می شوند .

کالاهای تجاری کالاهایی هستند که عمدتاً برای عرضه در بازارها یا صادرات مجدد بعد از فرآوری وارد جزیره می شوند. کالاهای حفاری شامل لوازم حفاری هستند که توسط شرکت های نفتی برای تدارک و پشتیبانی چاه های نفت به جزیره وارد و یا از آن خارج میشوند. سه گروه کالای دیگر عمدتاً شامل مواردی است که به مصرف ساکنین و مسافرین جزیره می رسد و یا مصالحی است که برای ساخت و ساز در جزیره به کار میروند.

همان طور که قبلاً نیز اشاره گردید. گمرک بندر چارک تنها مجاز به انجام فعالیت کاپوتاژ است و در این بندر صادرات و واردات کالا امکان پذیر نمی باشد از اینرو بندر از تبادلات کالا با بنادر خارجی بی بهره است. در خصوص ارتباط بندر چارک با بنادر داخلی کشور، لازم به ذکر است که این بندر تبادلات چندانی با بنادر داخلی ندارد.

بررسی واگذاری بندر چارک به صورت بخشی

در حال حاضر طرح توسعه بندر چارک در حال اجراست و از عملیات اجرایی طرح تا کنون بخشی از امکانات و تاسیسات دریایی بندر به پایان رسیده است و در بخش امکانات و تاسیسات خشکی هنوز هیچ عملیات عمرانی قابل توجهی صورت نگرفته است.^۱ در چنین شرایطی با تفکیک سرمایه گذاری های مورد نیاز در بندر به دو دسته سرمایه گذاری های ساخت و تامین تجهیزات، واگذاری بندر به صورت بخشی در قالب دو روش امکان پذیر است که عبارتند از:

۱. اجاره بخش و یا بخش هایی از بندر به بخش خصوصی با/ بی التزام سرمایه گذاری تامین

تجهیزات

۲. مشارکت با بخش خصوصی در تکمیل ساخت و بهره برداری از بخش و یا بخش هایی از بندر

امکان سنجی واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری کالا

در این بخش امکان سنجی واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری کالامیزان هزینه وارد بر سرمایه گذار جهت پذیرش عملیات تخلیه و بارگیری کالا و درآمد حاصل از این بخش مورد بررسی قرار خواهد گرفت تا با مقایسه این دو بخش جذابیت تقبل این بخش توسط بخش خصوصی ارزیابی گردد.

^۱ استعلام از واحد طرح و توسعه شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش

هزینه احتمالی بخش تخلیه و بارگیری

با توجه به موارد ذکر شده در بخش آمار این تحقیق و تصمیم گیری سازمان منطقه آزاد کیش مبنی بر تجهیز بندر چارک به ۴ جرثقیل متحرک در طی دوره ۵ ساله ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ در این بخش از مطالعه به منظور محاسبه هزینه های احتمالی وارد بر سرمایه گذار هزینه (خرید و جایگزینی تجهیزات تخلیه و بارگیری)، هزینه ۳ میلیون دلار^۱ برای خرید هر جرثقیل و هزینه های تجهیز و نگهداری، سوخت، پرسنل و سایر هزینه های جانبی جهت انجام عملیات ۵٪ هزینه اولیه هر دستگاه در نظر گرفته شده است. مفروضات ارزیابی این سرمایه گذاری در ذیل بیان گردیده است.

مفروضات طرح

لازم به ذکر است به دلیل اینکه داده های استفاده شده در این تحقیق مربوط به دوره زمانی ۸۸-۸۳ می باشد. نرخ برابری تورم و دلار برابر با میانگین آن دوره در نظر گرفته شده است.

۱. نرخ تورم ۱۰٪
۲. عمر مفید دستگاه ۱۵ سال
۳. نرخ برابری هر دلار ۱۰۰۰۰ ریال
۴. جریان نقدی خروجی متعارف یعنی تنها در ابتدای شروع طرح سرمایه گذاری انجام و در سالهای آتی تنها عایدات است و سرمایه گذاری دوباره انجام نخواهد گرفت (+++++)
۵. سرمایه گذار ماشین آلاتی از پیش نداشته و سرمایه گذاری خالص با خرید تجهیزات جدید بوده است نه بصورت جایگزین کردن ماشین آلات
۶. سرمایه گذار ماشین آلات را به صورت نقد خریداری نموده لذا هیچ گونه هزینه ای جهت پرداخت سود اقساط نداشته است.
۷. هزینه های تجهیز و نگهداری، سوخت، پرسنل و سایر هزینه های جانبی جهت انجام عملیات ۵٪ هزینه اولیه هر دستگاه
۸. سال ۸۹ به عنوان سال پایه در نظر گرفته شده است.

درآمد بخش خصوصی از عملیات تخلیه و بارگیری

در این بخش جهت پیش بینی درآمد سرمایه گذار در بخش تخلیه و بارگیری از حاصلضرب میزان تناژ پیش بینی شده در میزان تعرفه آتی سازمان بنادر استفاده گردیده است. (در آنجا میزان تعرفه در نظر

^۱ استعلام از مدیر عملیات بندر تجاری کیش

گرفته شده تعرفه اعلامی سازمان بنادر می باشد در حالیکه با واگذاری بخش های مختلف بندر، بخش خصوصی جهت رقابت امکان دارد تعرفه کمتری را جهت بازاریابی هر چه بیشتر دریافت نماید). در ابتدا میزان تناژ آتی تخلیه و بارگیری بندر چارک بر اساس طرح جامع آتی بندر کیش و مبادلات آتی بندر تجاری کیش با سایر بنادر استخراج گردیده است که در جدول ذیل آورده شده است. شایان ذکر است طرح جامع بندر کیش در ۳ فاز مختلف سال ۱۳۸۹، ۱۳۹۴، و ۱۴۰۴ طرح ریزی گردیده است بر همین اساس تناژهای ذیل در سه سال مختلف ارائه گردیده است دلایل اتخاذ میزان عملیات بندر چارک بر اساس روز بندر کیش در بخش آمار تخلیه و بارگیری این تحقیق آورده شده است.

جدول ۵- تناژ آتی تخلیه و بارگیری بندر (هزار تن)

سال	بار ورودی	بار خروجی	مجموع
۱۳۸۹	۵۳	۶۰۰	۶۵۳
۱۳۹۴	۹۷	۹۴۴	۱۰۴۱
۱۴۰۴	۲۰۳	۷۸۹	۹۹۲

ماخذ: شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش

با توجه به اینکه از سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۴ میزان تخلیه و بارگیری در ۵ سال حدود ۵۰٪ رشد را نشان میدهد جهت محاسبه تناژ آتی در سال های ۹۴-۹۰ به ازاء هر سال ۱۰٪ به صورت میانگین به میزان تناژ رشد داده شده است. که در جدول ذیل ارائه گردیده است.

جدول ۶- تناژ آتی تخلیه و بارگیری طی سال های ۹۴-۹۰

سال	مجموع کالا
۱۳۹۰	۷۱۸
۱۳۹۱	۷۹۰
۱۳۹۲	۸۶۹
۱۳۹۳	۹۵۶

با توجه به دسته بندی مختلف نوع کالا های ورودی و خروجی و تفاوت نوع تعرفه متعلق به هر گروه کالا جهت محاسبه درآمد حاصل در این بخش از میزان متوسط تعرفه سال ۸۹ به عنوان سال پایه استفاده گردیده است که میزان ۵۵۴۰۰ ریال در نظر گرفته شده است.

تعرفه تخلیه و بارگیری با توجه به تعرفه هزینه خنک‌کاری کتابچه تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی سال ۱۳۸۹ در نظر گرفته شده است که شامل:

خنک‌کاری در عملیات تخلیه کالا

جابجایی کالا در خن کشتی

تخلیه کالا از کشتی به وسایل حمل / اسکله

صفافی کالا بر روی وسایل حمل اسکله که تعرفه هر یک از عملیات های مذکور به ترتیب ۰.۲۵٪، ۰.۵۰٪، ۰.۲۵٪ تعرفه هزینه خنک‌کاری می باشد

جدول ۷_ تعرفه تخلیه و بارگیری کالا

صادرات، ترانزیت، مرجوعی	وارداتی، کاپوتاژی، مرجوعی	گروه کالا
16000	37000	متفرقه
13300	31000	اهن الات
26600	61500	کیسه ای
13000	30000	فله خشک
31900	73800	سردخانه ای
53200	73800	اوراقی

ماخذ: کتابچه تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی

جهت محاسبه تعرفه آتی از روش ذیل استفاده گردیده است. (تهرانی، ۸۷)

$$P = P_0 (1+i)^n$$

$$۹۰ \text{ سال در تعرفه} = 55400 (1 + 0.1)^1 = 60940$$

$$۹۱ \text{ سال در تعرفه} = 55400 (1 + 0.1)^2 = 67034$$

$$۹۲ \text{ سال در تعرفه} = 55400 (1 + 0.1)^3 = 73734$$

$$۹۳ \text{ سال در تعرفه} = 55400 (1 + 0.1)^4 = 81111$$

$$۹۴ \text{ سال در تعرفه} = 55400 (1 + 0.1)^5 = 89222$$

با توجه به اینکه ۵۰٪^۱ از کالاهای ورودی و خروجی از بندر چارک به صورت فله خشک (شن و ماسه) و یا بر روی کامیون از طریق لندینگ کرافت حمل می شوند و ۵۰٪ باقی مانده نیاز به حمل از طریق جرثقیل دارند در این بخش تنها ۵۰٪ از تناژ کالای فوق الذکر در محاسبات آورده شده است. که درآمد حاصل در جدول ذیل ذکر گردیده است.

جدول ۸_ درآمد حاصل از تخلیه و بارگیری در سالهای آتی

سال	مجموع کالا-هزار تن	تعرفه-ریال	درآمد-ریال
۱۳۹۰	۳۵۹	۶۰۹۴۰	۲۱۸۷۷۴۶۰۰۰۰
۱۳۹۱	۳۹۵	۶۷۰۳۴	۲۶۴۷۸۴۳۰۰۰۰
۱۳۹۲	۴۳۴	۷۳۷۳۴	۳۲۰۳۷۴۲۳۰۰۰
۱۳۹۳	۴۸۷	۸۱۱۱۱	۳۸۷۷۱۰۵۸۰۰۰
۱۳۹۴	۵۲۰	۸۹۲۲۲	۴۶۳۹۵۴۴۰۰۰۰

ارزیابی سرمایه گذاری

برای ارزیابی طرح های سرمایه گذاری مراحل زیر انجام می شود:

تعیین میزان خالص سرمایه گذاری

تعیین جریان های نقد ورودی طرح

ارزیابی طرح با استفاده از معیارهای مربوطه

جهت بررسی توجیه پذیری سرمایه گذاری در این تحقیق از روش ارزش فعلی خالص (NPV)^۲ استفاده گردیده است. در این روش ابتدا ارزش فعلی جریانهای نقدی خروجی (خالص سرمایه گذاری) و ارزش فعلی جریانهای نقدی ورودی را محاسبه نموده و سپس از یکدیگر کسر نموده تا ارزش فعلی خالص طرح محاسبه گردد و مقبولیت طرح طبق نتایج ذیل بررسی می گردد. (تهرانی، ۸۸)

طرح قبول است $NPV > 0$

طرح مورد قبول نیست $NPV < 0$

ریال $3000,000\$ \times 10,000R = 30,000,000,000$ هزینه خرید هر دستگاه

ریال $30,000,000,000 R \times 4 = 120,000,000,000$ هزینه خرید ۴ دستگاه

ریال $30,000,000,000 R \times 5\% = 1,500,000,000$ هزینه جانبی هر دستگاه

ریال $1,500,000,000 R \times 4 = 6,000,000,000$ هزینه جانبی ۴ دستگاه

^۱ استعلام از شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش

^۲ Net Present Value

خالص سرمایه گذاری $\Rightarrow 120,000,000,000 R + 6,000,000,000 = 126,000,000,000$
ریال

ارزش فعلی جریانات نقدی آتی

$$PV = \frac{P_n}{(1+0.1)^n}$$

۹۰ سال = $\frac{21,877,460,000}{(1+0.1)^1}$

۹۱ سال = $\frac{26,478,420,000}{(1+0.1)^2}$

۹۲ سال = $\frac{32,037,423,000}{(1+0.1)^3}$

۹۳ سال = $\frac{38,771,058,000}{(1+0.1)^4}$

۹۴ سال = $\frac{46,395,440,000}{(1+0.1)^5}$

جدول ۹- درآمد تنزیل شده آتی

سال	درآمد آتی	درآمد آتی تنزیل شده
۱۳۹۰	21,877,460,000	19,888,600,000
۱۳۹۱	26,478,420,000	21,188,299,173
۱۳۹۲	32,037,423,000	24,088,287,960
۱۳۹۳	38,771,058,000	26,555,519,170
۱۳۹۴	46,395,440,000	28,977,150,000
مجموع	165,559,801,000	121,412,548,860

$$NPV = 121,412,548,860 - 126,000,000,000 = 4,587,451,1140$$

طرح مورد قبول نیست $NPV < 0$

همانگونه که از محاسبات فوق نشان داده می شود با بررسی ارزش فعلی خالص سرمایه گذاری اینگونه سرمایه گذاری در بندر چارک جذابیت لازم را برای سرمایه گذار نخواهد داشت. لذا با توجه به فرض دوره واگذاری ۵ ساله این بخش از فعالیت از سوی سازمان منطقه کیش به بخش خصوصی از روش دوره بازگشت سرمایه نیز این طرح مورد بررسی قرار گرفت که در جدول ذیل محاسبات نشان داده شده است.

جدول ۱۰_ دوره بازگشت سرمایه

سال	درآمد آتی	مجموع سالانه
۱۳۹۰	21,877,460,000	21,877,460,000
۱۳۹۱	26,478,420,000	48,355,880,000
۱۳۹۲	32,037,423,000	80,393,303,000
۱۳۹۳	38,771,058,000	119,164,361,000
۱۳۹۴	46,395,440,000	165,559,801,000

همانطور که در جدول فوق نشان داده می شود در سال ۱۳۹۴ سرمایه به طور کامل بازگشت داده شده اما از معایب این روش عدم محاسبه ارزش زمانی پول می باشد. با توجه به فرض واگذاری ۵ ساله سرمایه گذار در سال آخر واگذاری بازگشت سرمایه خواهد داشت و شروع سود واقعی از سال ۹۵ (در صورت روند رشد تخلیه و بارگیری) خواهد بود.

نتیجه گیری

این تحقیق نشان داده که در شرایط فعلی و با در نظر گرفتن هزینه خرید تجهیزات در کنار هزینه نگهداری و بهره برداری و با در نظر گرفتن درآمد این بخش ناشی از دریافت تعرفه سازمان بنادر، به نظر می رسد که واگذاری این بخش از عملیات بندر با شرط التزام سرمایه گذاری بخش خصوصی در تامین تجهیزات تخلیه و بارگیری کالا سودده نخواهد بود. راهکاری که این تحقیق در این خصوص ارائه می دهد واگذاری این بخش بدون التزام به سرمایه گذاری از سوی سرمایه گذار است. جهت تحقق امر خصوصی سازی بایستی تجهیزات این بخش از بندر چارک توسط متولی بندر یعنی سازمان منطقه آزاد تجاری کیش خریداری شده و بخش خصوصی تنها به استخدام پرسنل و بهره برداری از این تجهیزات بپردازد و متعاقب این فعالیت تنها هزینه و اجاره بهای نگهداری و بهره برداری از تجهیزات را بپردازد.

منابع

- پاکدامن، ر. (۱۳۸۴)، "جنبه های کاربردی خصوصی سازی بانضمام قوانین و مقررات ایران، مجمع علمی و فرهنگی مجد".
- تهرانی، ر.، ۱۳۸۷. مدیریت مالی.
- حیدری، ح.، ۱۳۸۷. "مشارکت بخش خصوصی در عملیات بندری و خصوصی سازی سرویس های بندر".
- سازمان خصوصی سازی کشور، ۱۳۸۶. گزارش وضعیت کنونی خصوصی سازی در بخش های رقابتی.
- واحدی، ا.، ۱۳۸۶. "آسیب شناسی فرآیند واگذاری مدیریت بنادر ماهیگیری به بخش های غیر دولتی".
- سازمان بنادر، ۱۳۸۸، گزارش خلاصه ای از اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در دولت نهم.