



مرکز بررسی‌ها و مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



چهاردهمین همایش ارگان های دریایی کشور

19 تا 21 اردیبهشت ماه 1385 محمود آباد

الحاق ایران به سازمان جهانی تجارت و تاثیرات آن بر بنادر کشور

خسرو سرایی

اکثر کالاها در تجارت بین الملل توسط کشتی بین بنادر کشورهای طرف تجاری حمل میشوند. همزمان با رشد تقاضا برای کشتی های بزرگتر، سریعتر، و کارآتر؛ دولتها ضمن نیاز به کانالهای دسترسی آبی عمیق تر، به ورود جدیدترین سیستم های فن آوری برای فراهم آوردن ایمنی کشتی و کارآمدی جابجایی کالا نیاز خواهند داشت. حمل و نقل دریایی در اقتصاد دنیا و همچنین در اقتصاد ایران نقش حیاتی دارد؛ بیش از 90% از کالاهای بین المللی از طریق بنادر جابجا می شوند و تقریباً 90% واردات و صادرات ایران نیز از طریق بنادر ایران انجام میگردد. نقش خدمات حمل و نقل دریایی بعنوان یک تسهیل کننده عمده تجارت جهانی از دیدگاه اقتصاد ملی حائز اهمیت است. تردد در بنادر رو به فزونی رفته، کشتی ها بزرگتر شده، ترکیب کالای که حمل می شوند از تنوع بیشتری برخوردار می گردد. همزمان با ساخت کشتی های بزرگتر، وسایل حمل و نقل بیشتری به اتحادیه ها می پیوندند و زمان ورود کشتی ها به بنادر بطور قابل ملاحظه ای همزمان می گردد. از نقطه نظر جهانی شدن بنداری که خود را با این تغییرات تقاضا از لحاظ زیرساخت ها و خدمات بندری مطابقت ندهند رقابت پذیری خود را در توان عملیاتی جابجایی کالا از دست خواهند داد. توسعه خدمات حمل و نقل دریایی عاملی کلیدی در حمایت از اقتصاد کشور جهت آزاد سازی در بخش خدمات بندری بشمار می رود.

در این مطالعه فرض شده است که ایران علیرغم بعضی فشارهای سیاسی خارجی و عدم اجماع داخلی به عضویت سازمان جهانی تجارت درخواهد آمد. کوشش خواهد شد پیشرفت های اخیر در بخش خدمات بندری ایران، و خط مشی های ایران در آزاد سازی خدمات بیان گردد. این پایان نامه خصوصاً سوالات ذیل را بررسی خواهد کرد:

- 1) بخش خدمات بندری در اقتصاد ایران از چه اهمیتی برخوردار است؟
- 2) اثرات الحاق ایران به سازمان جهانی تجارت بر بخش خدمات بندری چه خواهد بود؟
- 3) خط مشی های عمده در آزاد سازی خدمات کدام ها هستند؟
- 4) چگونه ایران عرضه کنندگان خدمات بندری و دریایی داخلی را در مقابل رقبای خارجی آنها حمایت خواهد کرد؟ چگونه شرکتهای داخلی میتوانند با رقیبان مجرب تر و قوی تر از لحاظ فنی رقابت کنند؟
- 5) مشخصه های اصلی تعهدات ایران به موافقت نامه عمومی تجارت خدمات چه خواهد بود؟

در پاسخ به این سوالات ما اجباراً می‌بایست از اقتصاد ملی و اوضاع صنعت بندری دیدگاه جامعی را ارائه دهیم.

علیرغم پیشرفتهای اخیر در قانون‌گذاری به سمت آزادسازی اقتصادی و خصوصی‌سازی؛ در قوانین و مقررات ایران میبایست در زمینه‌هایی مثل قوانین مالیات، قانون کار، قانون مالکیت، قوانین ضد انحصار و برخی زمینه‌های مهم دیگر بطور اساسی تغییراتی بوجود آید. در سطح صنعت خدمات بندری جهت دسترسی به تسهیل بیشتر و خدمات حمل و نقل کارآمدتر خصوصاً میبایست در امور گمرکی و حمل و نقل چند وجهی تغییراتی صورت گیرد.

وضع قانون سرمایه‌گذاری خارجی و همچنین دیگر اقدامات مرتبط با فرایند آماده‌سازی نظیر دستورالعمل‌های جدید مالیاتی حکایت از آن دارد که دولت در صدد اصلاح واقعیت‌های اقتصادی موجود است.؛ در حالیکه این قوانین هنوز در مرحله پیش‌نویس هستند، ایران میتواند از مشاوره غیر مستقیم کشورهای عضو سازمان جهانی تجارت که اصلاحات اقتصادی را با موفقیت انجام داده‌اند برای شتاب بخشیدن به عضویت خود در سازمان جهانی تجارت بهره‌گیری نماید. به هر حال این روش می‌تواند اصلاح مکرر قوانین باشد. در عین حال اهمیت این موضوع روشن است که ایران می‌بایست سرمایه‌گذاران خارجی را قانع سازد که قوانین جدید در راستای نظامات سازمان جهانی تجارت بوده و به همان اندازه در عمل قابل‌بکارگیری است.

با نگاهی واقع‌بینانه، عضویت ایران نمی‌تواند در آینده‌ای نزدیک اتفاق بیافتد. بنظر می‌رسد هر مدت زمانی که طول بکشد صنایع عمده داخلی باید برای زمانی بین 5 تا 10 سال مورد حمایت قرار گیرند؛ اما در بازار خدمات، بویژه در حمل و نقل دریایی و در بخش بندری به دلیل ماهیت این خدمات مدت زمانی کمتر از 5 سال برای آمادگی برای پیوستن به سازمان جهانی تجارت مورد نیاز است.

فرآیند الحاق به سازمان جهانی تجارت بخودی خود فرآیندی است طولانی و زمان‌بر، اما این فرآیند برای بعضی از کشورها با ناباوری بسیار طولانی‌تر و برای بعضی دیگر بسیار کوتاه‌تر از حد معمول است. در مورد ایران آهنگ تکمیل سیاست‌های اصلاحی در سطح ملی و در سطح صنعت بندری جهت برقراری یک سیستم قاعده‌مند در کشور برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی می‌بایست سریعتر ادامه یابد. بااستثناء بعضی مسائل عمده در سطح اقتصاد کلان، ایران همچنین با چندین مانع غیر اقتصادی روبروست.

در این مقاله موانع داخلی و خارجی تجارت در خدمات بندری شناسایی شده و توصیه‌هایی در زمینه قانون‌گذاری، سازمانها و دیگر اقداماتی که می‌تواند سبب افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری بخش در سطح جهانی گردد، انجام خواهد شد. ذکر این نکته ارزشمند است که برطرف ساختن محدودیت‌ها می‌بایست از داخل کشور آغاز گردد.

خدمات حمل و نقل دریایی ضمن آنکه ستون فقرات تجارت جهانی محسوب می‌گردد محدود و وسیعی از خدمات را دربر می‌گیرد. خدمات مرتبط در این حوزه عبارتند بخش های بندری متنوعی شامل : راهنمایی، یدک کشی، لنگر دهی و پهلو دهی کشتی و خدمات پشتیبانی و جانبی مانند صفاقی و انبار داری کالا، خدمات تخلیه و بارگیری، خدمات ترخیص کالا، و غیره. بوضوح آشکار شده است که مذاکرات گذشته موافقت نامه عمومی تجارت خدمات در مورد خدمات حمل و نقل دریایی (MTS) با مشکلات بسیاری روبرو بوده است. دوره های مذاکراتی موافقت نامه عمومی تجارت خدمات در مورد خدمات حمل و نقل دریایی را می توان به چند دوره زمانی تقسیم نمود. آخرین مذاکرات درباره خدمات حمل و نقل دریایی که نتایج آن به شورای تجارت در خدمات (CTS) ارائه گردید در مارس 2003 آغاز شد. بسیاری از کشورها بازار بعضی از خدمات جانبی نظیر صفاقی و انبار داری را برای ارائه کنندگان خارجی این گونه خدمات گشوده اند. پنجاه و دو عضو سازمان جهانی تجارت علاقه مندی خود را به آزادسازی خدمات حمل و نقل دریایی با ارائه بیانیه الحاق به موضوع مذاکرات خدمات حمل و نقل دریایی ارائه داشته اند (سند MI/03 I/4/2) تا فراخوانی باشد برای تمامی اعضا برای مشارکت فعال در مذاکرات جاری و دستیابی به آزادسازی در بخش خدمات حمل و نقل دریایی .

تعریف تجارت کالا ساده است. تجارت کالا عبارت است از فروش کالاهای تجاری یا دیگر محصولات توسط یک کشور به کشور دیگر. تجارت زمانی انجام می شود که حق مالکیت کالا با عبور فیزیکی آن کالا از مرزهای ملی منتقل می‌گردد. از اینرو، شرط لازم و کافی برای تجارت عبور مرزی است. تعاملات در خدمات متنوع تر هستند. تجارت در خدمات متضمن آن است که عبارت " معامله " تا چه اندازه دقیق تعریف گردد.

اصطلاح " تجارت خدمات " برای معاملات بین المللی در حوزه هایی نظیر خدمات مالی، حمل و نقل و ارسال کالا، مخابرات، ساخت و ساز، و توزیع بکار می رود. موافقت نامه عمومی تجارت خدمات چارچوب یکپارچه ای است که برای موضوعاتی مرتبط با تجارت عبور مرزی، سرمایه گذاری و جابجایی ارائه دهندگان خدمات تعریف شده است. موافقت نامه عمومی تجارت خدمات ترکیبی است از مجموعه ای از تعهدات عمومی که برای اقدامات تاثیر گذار بر تجارت خدمات کشورهای عضو در سازمان جهانی تجارت؛ جدول تعهدات خاص برای یک کشور، و فهرستی از استثنائات خاص کشوری در هر مورد بکار می رود. موافقتنامه عمومی تجارت خدمات یک نقطه کانونی حقوقی و سازمانی برای دولت ها ست برای تجدید نظر و توسعه خط مشی هایی که بر روش های تولید خدمات در یک کشور و عرضه آن در کشور دیگر تاثیر گذار هستند.

موافقتنامه عمومی تجارت خدمات گستره چگونگی عرضه خدمات را، که حالت های عرضه خدمات نامیده می شوند را تنظیم می نماید، و بطور جداگانه ابزار آزاد سازی و تعهدات کشورها شامل دو بخش تعهدات عمومی و تعهدات خاص را تنظیم می نماید. تعهدات عمومی نظیر رفتار مبتنی بر دولت کامله الو داد، شفافیت، عرضه کنندگان خدمات انحصاری و امتیازات انحصاری عرضه خدمات و رویه های بازرگانی ضد رقابتی در تمامی بخش های خدماتی تحت پوشش موافقتنامه عمومی تجارت خدمات بکار می رود. تعهدات خاص تنها در بخش هایی بکار می رود که کشورها در جداول خود تصریح نموده اند. موافقتنامه عمومی تجارت خدمات 155 نوع بخش

خدماتی را تعریف نموده است که بر اساس دسته بندی های دبیر خانه موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت و چهار حالت خاص از تجارت خدمات می باشد.

طبقه بندی سازمان جهانی تجارت از خدمات ترابری

خدمات ترابری دریایی

خدمات ترابری داخلی رودخانه‌ای

خدمات ترابری هوایی

خدمات ترابری فضایی

خدمات ترابری ریلی

خدمات ترابری جاده‌ای

خدمات ترابری لوله‌ای

خدمات پشتیبانی برای همه شیوه‌های ترابری

تعهدات خاص حمل و نقل دریایی به بخش های ذیل تقسیم شده اند:

i. حمل و نقل مسافر

ii. حمل و نقل بار

iii. اجاره کشتی با خدمه

iv. تعمیر و نگهداری شناور ها

v. خدمات جانبی دریایی

vi. تعهدات اضافی

چنانچه قبلاً ذکر گردید ، خدمات وابسته دریایی شامل موارد ذیل خواهد شد:

a. راهنمایی

b. یدک کشی

c. تدارکات ، سوخت رسانی ، آب رسانی

d. جمع آوری زباله ، دفع پس ماند آب توازن

e. ارائه خدمات بندری به کاپیتان

f. کمک های ناوبری

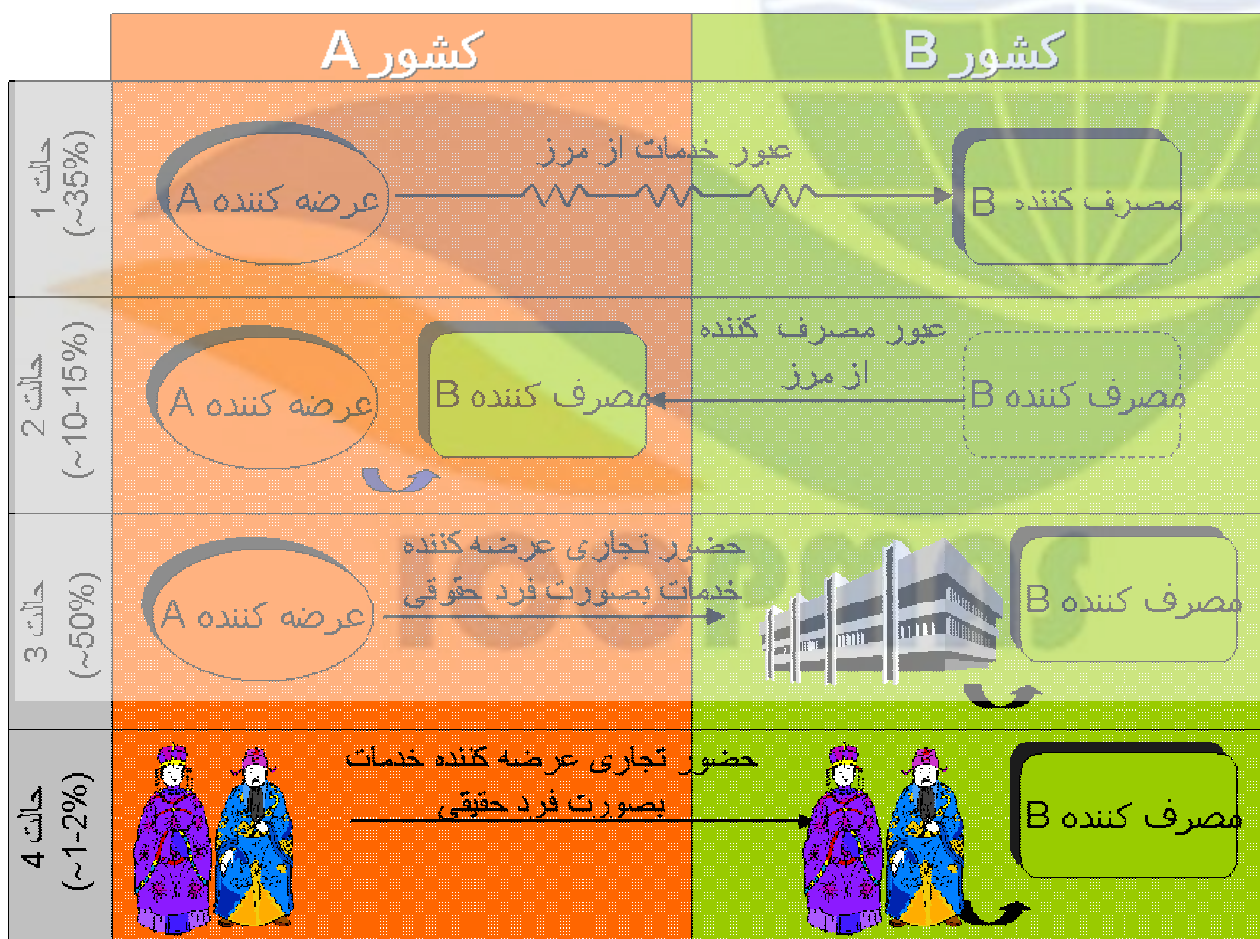
g. خدمات عملیاتی ساحلی که برای عملیات کشتی ضروری است ، شامل مخابرات

h. عرضه آب و برق

i. تسهیلات تعمیراتی اضطراری

j. خدمات پهلو دهی ، اسکله، لنگر اندازی

k. جابجایی کانتینر ، صفاقی و نگهداری در انبار، حمل و نقل بار



عرضه خدمات بندری و دریایی از مناقشه انگیز ترین مباحث در سازمان جهانی تجارت بوده است و در مدهای عرضه، مد حضور تجاری بصورت فرد حقیقی و حضور تجاری بصورت فرد حقوقی در حمل و نقل دریایی بسیار بحث انگیز است.

آخرین مذاکرات در مورد خدمات بندری

تعداد 26 کشور عضو در خدمات جنبی تعهد داده اند. محدودیت های واضحی در دسترسی به بازار و رفتار ملی در مورد کشتی رانی بین المللی وجود دارد. با عنایت به عرضه فرامرزی، بعضی کشورها این بخش را به دلایل عدم امکان سنجی فنی قید نکرده اند. برای نمونه استرالیا، نیوزیلند، و کره در بخش های خدمات انبار داری تحت حالت 1 به همین دلیل که امکان سنجی فنی آن امکان پذیر نیست متعهد نشده اند.

برای حالت 2 و 3 مصرف در خارج و حضور تجاری، چند کشور (برای مثال، هنگ کنگ، ژاپن، سنگاپور، استرالیا، و نیوزیلند) بدون هیچ محدودیتی در دسترسی بازار متعهد شده اند. در مورد رفتار ملی برای حضور تجاری، ژاپن هیچ محدودیتی با استثنای آنهایی که در تعهدات افقی ذکر شده است قائل نشده است. در مورد دسترسی به بازار و رفتار ملی در ارتباط با جابجایی افراد حقیقی، چند کشور مهم از جمله ژاپن، سنگاپور، استرالیا، نیوزیلند و کره این حالت را بدون تعهد باقی گذاشته اند با استثنای آنهایی که در تعهدات افقی ایشان ذکر شده است.

دسترسی و استفاده از تسهیلات بندری

تنها شش عضو برای دسترسی و استفاده از تسهیلات بندری متعهد شده اند در حالیکه 11 عضو (شامل هنگ کنگ، ژاپن، تایلند، سنگاپور، کره و گروه کشورهای اتحادیه اروپا) برای آزاد سازی این خدمات برای عرضه کنندگان حمل و نقل دریایی بین المللی بر اساس ضوابط و شرایط "معقولانه و تبعیض آمیز" متعهد شده اند.

بغیر از این سه گروه اصلی خدمات دریایی، گروه دیگری باقی می ماند که به آن خدمات دیگر اطلاق میگردد. خدمات دیگر شامل اجاره کشتی با خدمه، نگهداری و تعمیرات شناور ها، حمل و نقل چند وجهی، و غیره می گردد. جدول تعهدات ده عضو تعمیرات و نگهداری شناور ها را شامل شده (برای مثال، هنگ کنگ، مجارستان، کره و فیلیپین) و شش عضو در مورد اجاره کشتی با خدمه متعهد شده اند. ایسلند و نروژ تعهدات اضافی در مورد حمل و نقل چند وجهی سپرده اند.

از بحث بالا نتیجه می گردد که مسیر آزاد سازی کامل بخش خدمات حمل و نقل دریایی هنوز با مشکلاتی روبروست. در حالیکه در باره نیاز به آزاد سازی، بصورت رسمی اظهار نظرهایی انجام شده است، در عمل موضوعات سیاسی تعهد به آزاد سازی را دچار نقص کرده اند. محدودیت هایی در مورد دسترسی به بازار و رفتار ملی وجود دارد و اکثر کشورها استثنائاتی را در مورد اصل دولت کامله الوداد قائل شده اند که تبعیض آمیز هستند.

الزامات سازمان جهانی تجارت

همراه با تغییرات پر شتاب و برگشت ناپذیر در ساختار صنعت بندری و حمل و نقل دریایی، رقابت در بازار ارائه خدمات بندری و دریایی نیز شدت یافته ، الگوهای جدید تجارت این خدمات توسط فعالان پیشرو در این بازار به عنوان استاندارد مورد قبول همگان واقع شده ، در نتیجه عرضه کنندگان جدید این نوع از خدمات برای ورود به بازار با دشواری ها و موانع بیشتری روبرو بوده و رقابت برای عرضه کنندگانی که درک صحیحی از رفتار بازار نداشته باشند و نتوانند خود را با شرایط تحمیلی تطبیق دهند بسیار سخت خواهد بود. امروزه رقابت بنادر یقیناً یکی از مهمترین چالش های فرابند رو به توسعه جهانی شدن است.

وضعیت جاری ایران از دیدگاه چند موسسه بین المللی

شاخص های بنیاد هریتیج برای سال 2005

بنیاد هریتیج هر ساله آخرین وضعیت اقتصادی – اجتماعی دولت های جهان را مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهد. در این بررسی شاخص های ذیل در نظر گرفته می شود و به هریک از این شاخص ها نمره 1 الی 5 اختصاص می یابد، که نمره یک بعنوان بهترین و 5 بعنوان بدترین امتیاز در نظر گرفته شده است. ایران در بین 156 کشور جهان رتبه 146 شاخص آزادی اقتصادی را کسب کرد.

■ بار مالی دولت (افزایش هزینه های دولتی) 3/6

■ دخالت دولت در اقتصاد 5

■ قیمت ها و دستمزدها 4

■ سیاست های پولی 4/0

■ سرمایه گذاری خارجی 5

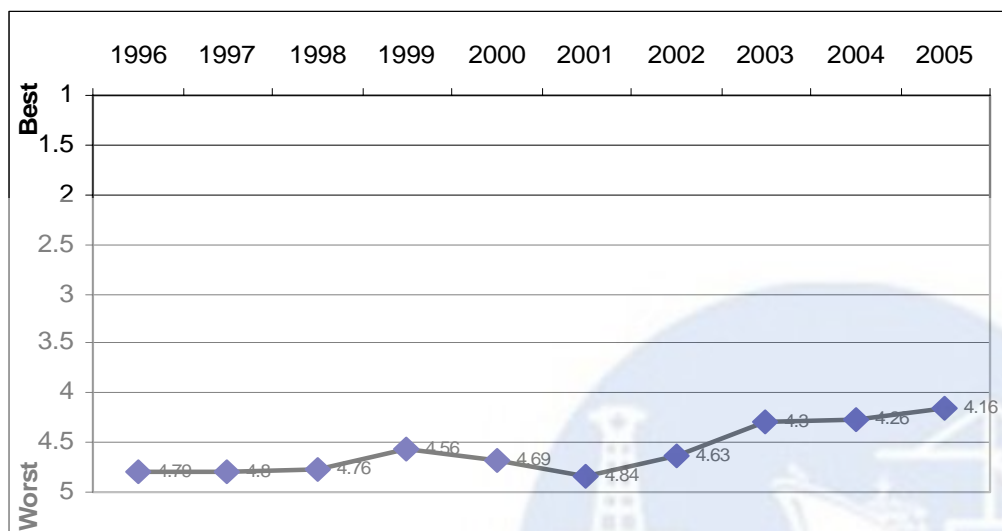
■ حق مالکیت 5

■ قانونگذاری و شفافیت بازار 5

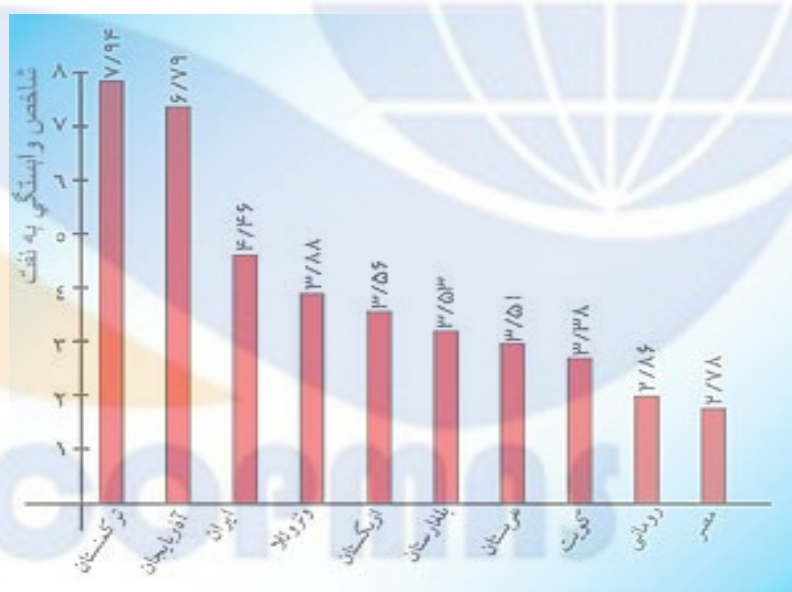
■ بازار غیر رسمی 4

■ بخش بانکی و مالی 5

■ سیاست های تجاری 4/6



براساس تازه‌ترین پژوهش «اکنومیست»: وابستگی کشورها به درآمد نفت



تفاوت های عمده میان رژیم تجاری ایران و الزامات سازمان جهانی تجارت:

- قواعد سازمان جهانی تجارت کمک های دولتی در قالب یارانه را ممنوع می سازد.
- شفافیت ناکافی در قوانین و مقررات ، مطابق با مفاد GATS و WTO اعضا می بایست انتشار گزارش ها و اطلاع رسانی در مورد تصمیمات اجرایی تاثیر گذار بر تجارت بین المللی را تعهد نمایند.

- بعضی قوانین و مقررات که با اقتصاد بازار نامطابق است.
- خصوصی سازی ناکافی و عدم کفایت نفوذ مکانیزم های بازار در اقتصاد
- وجود اقدامات حمایتی غیر تعرفه ای
- انحصار در تجارت خدمات بندری و دریایی توسط کارگزاران دریایی
- بانک و بیمه
- ثبت شرکت ها
- حمایت دولت

اهم موارد عدم تطبیق قوانین و مقررات بخش با الزامات WTO:

- تبعیض در قیمت‌های سوخت انواع ناوگان داخلی و خارجی
- وجود نظام‌های قیمت‌گذاری غیر رقابتی برای خدمات ترابری
- تبعیض در خدمات مرزی، فرودگاهی و بندری به ناوگان خارجی
- محدودیت در تردد خدمه انواع ناوگان خارجی در داخل کشور
- محدودیت در ورود و خروج انواع ناوگان ترابری از کشور
- عوارض بر ورود کالا با ناوگان خارجی

پیشرفت های اخیر در جهت GATS

- ایران فضای دوستانه تری را برای سرمایه گذاران خارجی فراهم آورده است.
- قانون بانکداری خصوصی (هنوز از مشکلات اصلی است) اجازه تاسیس بانک خارجی در سرزمین اصلی
- یکسان سازی نرخ ارز (با دخالت دولت و برداشت از صندوق ذخیره ارزی)
- آزاد سازی تجاری.

- حذف محدودیت های صادراتی. (جوایز صادراتی)
- تغییر موانع غیر تعرفه ای (NTBs) به تعرفه ای
- بکارگیری تئوری ریسک در نظام بانکی
- ارائه پیش نویس قانون مالیات بر ارزش افزوده به مجلس.
- خصوصی سازی بیمه.
- کاهش اشتغال دولتی (اندازه گیری بهره وری بعنوان شاخص)
- الحاقیه قانون کار.
- دور شدن از اقتصاد حمایتی، برنامه ریزی غیر متمرکز، و حاکم شدن دیدگاه برونگرا

عمده مزایای حاصله از آزاد سازی بازار خدمات بندری و دریایی

- انعطاف پذیری بیشتر در جذب سرمایه.
- تخصیص بهتر منابع ملی به بنادری با بهره وری بیشتر و قوی ترین مزیت رقابتی.
- افزایش یادگیری و ورود فن آوری های نو در اثر تعاملات فرامرزی بیشتر
- جذب سرمایه گذاری خارجی بیشتر که به رشد اقتصادی منجر خواهد شد.
- ارتقاء کیفیت خدمات بندری و دریایی
- کاهش قیمت تمام شده در خدمات بندری و دریایی.
- افزایش سهم بنادر ایران از بازار خدمات بندری و دریایی منطقه.

بدلیل ماهیت اشتقاقی خدمات حمل و نقل و بطور جزئی تر حمل و نقل دریایی، بنادر را نیز میتوان بعنوان حلقه لاینفک آن تحت تاثیر مستقیم و غیر مستقیم عوامل فنی فرابخشی از یکسو و قوانین و مقررات عام از سوی دیگر دانست. در مسیر دسترسی آزاد بیگانگان اعم از شخصیت های حقوقی یا حقیقی به بازارهای ارائه خدمات بندری و اندازه گیری درجه آزادی بازار اینگونه خدمات و چگونگی تأثیرپذیری گسترده خدمات بندری از عوامل تاثیرگذار بر سایر فعالیتهای اقتصادی و همچنین سایر عوامل فرابخشی و نیز مجموعه قوانین و مقررات کشور که به نحوی فعالیتهای بخش خدمات بندری را متأثر می سازد، ابتدا سعی می گردد وضعیت موجود در این بخش با آنچه که بعنوان اهداف، اصول و الزامات اساسی سازمان تجارت جهانی بیان شده است مورد مقایسه قرار گرفته و در مرحله بعد هریک از موارد به تفصیل از دیدگاه تطابقی یا مغایرتی مورد بحث قرار گیرد.

سازمان جهانی تجارت تسهیل تجارت و بکارگیری تمامی منابع جهانی در حداکثر ممکن بهره وری جهت نیل به رفاه هرچه بیشتر ملل را از اهداف اصلی خود بیان می دارد. در بخش هایی که تعهداتی در زمینه دسترسی به بازار از سوی یک عضو تقبل می شود، اقداماتی که آن عضو نباید آن‌ها را در زیربخشهای فرعی یا در کل قلمرواش، مگر در موارد مذکور در جدولش، ادامه داده یا اتخاذ کند به شرح ذیل تعیین می‌شوند:

1- برقراری محدودیت هایی در مورد تعداد عرضه کنندگان خدمات

2- به صورت سهمیه‌های عددی،

3- انحصارات، عرضه کنندگان انحصاری خدمات یا در قالب الزاماتی ناشی از یک معیار نیازهای اقتصادی

4- برقراری محدودیت هایی در مورد کل ارزش مبادلات خدمات یا دارایی ها

- به صورت سهمیه‌های عددی یا در قالب الزام ناشی از یک معیار نیازهای اقتصادی

- برقراری محدودیت هایی در مورد تعداد کل عملیات خدمات یا مقدار کل ستانده خدماتی اعلام شده بر حسب واحدهای عددی تعیین شده

5- برقراری محدودیت هایی در مورد تعداد کل اشخاص حقیقی که می‌توانند در بخش خدماتی خاصی استخدام شده یا یک عرضه کننده خدمات می‌تواند آن‌ها را استخدام کند

6- اقداماتی، که انواع خاصی از واحدهای حقوقی یا سرمایه گذاری مشترک را، که عرضه کننده خدمات می‌تواند از طریق آن‌ها خدمتی عرضه کند، مقرر می‌دارند یا ممنوع می‌سازند؛ 7- برقراری محدودیت هایی در مورد مشارکت سرمایه خارجی از لحاظ حداکثر درصد سهام خارجی یا بر حسب کل ارزش یکایک یا مجموع سرمایه گذارهای خارجی.

بر موارد فوق الذکر میتوان موضوعاتی همچون استانداردهای عملیاتی حمل و نقل دریایی که اصولاً توسط مجامع جهانی نظیر IMO و ILO وضع میگردند را افزود. این استانداردها که اغلب در غالب کنوانسیونهای مربوطه بیان شده اند در جایگاه خود در ادامه ذکر خواهند شد.

نکته ظریف قابل طرح آنکه هرچند این موارد دقیقاً مخالف و یا کند کننده تسهیل تجارت خدمات میباشد اما هر کشوری با توجه به شرایط عمومی و خاص خود میتواند با گنجاندن آنها در جدول تعهدات خاص در واقع ضمن افزایش قدرت چانه زنی خود نقطه شروع مذاکرات الحاق را به نفع خود تنظیم نماید.

جهت گیری صحیح سیاستهای بلند مدت بنادر ایران با توجه به این نکته که ایران بناچار به سازمان جهانی تجارت ملحق خواهد شد تنها منوط به زمانبندی دقیق و رعایت الزامات و اصول اساسی این سازمان تا پایان زمان مرحله الحاق میباشد.

در راستای اصل شفافیت پیش بینی پذیری Predictability

تکنولوژی سیستم‌های اطلاعاتی و ارتباطی

ثبت تعرفه ها و امتیازات و انعطاف پذیری در مقابل کنشهای بازار

اصول و مواد مربوط به دسترسی آسان به اطلاعات برای همگان

گزارش های مالی شفاف

تضمین های مسئولیت در مورد پیمانهای خارجی

اتلاف زمان و به تبع آن سرمایه نیروی انسانی و سرمایه های مالی منجر به ناکارآمد شدن عرضه کنندگان داخلی خدمات بندری و بهره وری پائین آنها گردیده که در نتیجه رقابت این مؤسسات و شرکتهای با رقبای خارجی را دچار مشکل می نماید

وجود سیستم های قیمت گذاری غیررقابتی

وجود يك برنامه مناسب برای تجهیزات تخلیه و بارگیری و تأسیسات بندری به منظور تعیین مساحت یا ظرفیت، نحوه استقرار و یا تعداد و مراحل طرح‌های آنها

شفافیت در قوانین و مقررات و عدم پیش بینی نحوه صحیح و اعلام بموقع تغییرات آن

اصلاح ساختار تعرفه خدمات دریایی بر مبنای قیمت تمام شده و رقابتی.

بازنگری مقررات و دستورالعمل‌ها و ضوابط مربوط به تشکیل و نحوه فعالیت شرکت‌های کارگزاری دریایی

وجود سازمان‌های اداری متعدد که هر يك در بخشی از تصمیم‌گیری‌های مؤثر در بندر دخالت دارند و عدم هماهنگی بین آنها که موجب کاهش عدم شفافیت و در نتیجه بهره وری در بندر گردیده

عدم امکان روابط با بنادر دیگر منطقه

فقدان مدیریت و برنامه ریزی استراتژیک در صنعت حمل و نقل دریایی و بنادر ایران

در نظر نگرفتن جنبه‌های مختلف سیاستگذاری در حمل و نقل دریایی

عدم هماهنگی در برنامه ریزی کلان میان دست اندرکاران بخش

در راستای کاهش موانع تعرفه ای و غیر تعرفه ای

نقش غالب و مسلط دولت در امور مربوط به حمل و نقل دریایی

عدم وجود برنامه‌های زمانبندی شده و دقیق و هماهنگ برای آینده ترابری کشور

عدم انعطاف پذیری قوانین و مقررات حاکم بر بخش جهت رقابت با بنادر منطقه

تعیین نقش بخشهای دولتی، خصوصی و تعاونی در زیر بخش

فقدان آئین نامه های اجرایی به امر سرمایه گذاری خارجی و پیش بینی نحوه های مختلف سرمایه گذاری خارجی در بخش خدمات بندری

آماده سازی زمینه جهت انعقاد قراردادهای (Joint Venture) در زمینه های عملیاتی و مشاوره در بنادر

اصل رقابت

کنترل و مدیریت مرکزی بنادر ایران سبب عدم رشد و بالندگی مدیران و کارکنان بنادر برای رقابت با بنادر منطقه و بنادر دیگر کشور گردیده است.

مکانیزم های جبرانی و عدم پیش بینی آن در خدمات بندری

ضعف و ناهماهنگی شبکه‌های پسرانه (راه آهن و جاده) سبب ناتوانی در رقابت با بنادر منطقه گشته است

مکمل نبودن سیستم‌های حمل و نقل جاده، راه آهن و حمل و نقل دریایی با یکدیگر و عدم هماهنگی‌های لازم مابین آن‌ها سبب ناتوانی در رقابت با بنادر منطقه گشته است

محدودیت و وجود موانع قانونی در فعالیت بخش خصوصی در حمل و نقل دریایی بطور گسترده

کمبود توان، انگیزه و زمینه‌های لازم در بخش خصوصی برای مشارکت

تعیین میزان یارانه و تسهیلات

شرط ایرانی بودن برای تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین المللی و محدودیت در ایجاد دفاتر نمایندگی برای شرکتهای خارجی و پذیرش کارکنان خارجی که البته این مورد بخودی خود با مقررات گات 1947 مغایرتی ندارد و بسیاری از کشورها از جمله مالزی این محدودیتها را در جدول ملی خود ثبت نموده اند اما مسلماً در شرایط مطلوب حذف آ» سبب ارتقا بهره وری عرضه کنندگان داخلی خواهد شد

در راستای اصل عدم تبعیض Non Discriminatory

_ رفتار دولت کامله الوداد (MFN)

_ رفتار ملی (NT)

تبیین ارتباطات مؤثر برای اطلاع رسانی شفاف بدون تبعیض در سطح ملی و بین المللی پاسخگویی شفاف بدون تبعیض در سطح ملی و بین المللی در موضوعات ذیل:

- بازار کار
- بازار تولید و ارائه خدمات
- قوانین و مقررات
- تضمین های قرارداد
- تبعیض در حقوق و عوارض بندری
- ترسیم بازار کار از لحاظ انعطاف پذیری و قابلیت تحرك نیروی کار و پیش بینی تخصیص مجدد منابع انسانی به بخش ها و قوانین کار.
- برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش با 50 درصد تخفیف و بصورت ریالی
- _ برای کشتیهای با پرچم ایران با 30 درصد تخفیف و بصورت ریالی
- _ برای سایر شناورها بصورت کامل و به شیوه ارزی
- انحصار حمل کالا توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (طرح فوب)

مصوبه شماره 149 مورخ 1373/11/4 شورای عالی هماهنگی ترابری کشور اجازه حمل کالا با کشتیهای خارجی را داده است ، اما واردکننده بایستی 10 درصد کرایه حمل را بحساب خزانه واریز نماید .

در حال حاضر این طرح عملاً اجرا نمی‌گردد و انحصار در عرضه خدمات نیز تعارضی با مفاد گات ندارد ؛ اما مورد 10 درصد کرایه حمل با اصل NT تعارض دارد ، هر چند که بعضی از اعضای WTO مانند هند و پاکستان برای حمایت از ناوگان ملی موارد مشابهی را به اجرا گذاشته اند .

تبعیض در ارائه کمک و تضمین به بخش های دولتی و خصوصی

دولت و بانکها بخش دولتی را از تضمین ها و شرایط آسان ارزی برخوردار می نمایند درحالیکه دسترسی به اینگونه تسهیلات توسط بخش غیردولتی دشوار می نماید .

نتیجه گیری:

با توجه به آنچه ذکر شد می توان از فرصتی که در اختیار ایران قرار داده شده است به عنوان یک فرصت طلایی نام برد که تمامی صنایع از جمله صنعت بندری می بایست خود را برای الحاق آماده ساخته و قبل از الحاق همه شرایط و الزامات سازمان جهانی تجارت را برآورده سازد. آنچه بر اساس نظر کارشناسی بیان می گردد حاکی از آن است که شرایط کنونی بخش با الزامات سازمان جهانی تجارت از جمله شفافیت ، رفتار ملی ، دولت کامله الوداد و رقابت پذیری فاصله چشم گیری وجود دارد. به نظر اینجانب فارغ از فشارهای سیاسی چه ایران در آینده ای نزدیک به سازمان جهانی تجارت ملحق شود و یا این پروسه طولانی گردد می بایست در جهت رفع کاستی ها در راستای الحاق گام برداشت و سخن کوتاه آنکه پاسخ تمامی این مسائل در ارتقاء بهره وری و رقابت پذیر تر ساختن بنادر ایران نهفته است.

ICOPMAS

Membership of Iran at the WTO and its impact on Iranian port

By: Khosro Saraei

Transit and Tariff Department, PMO

Abstract

The commodities and goods are mostly transported by sea between the ports of the countries. Concurrent with the growing demand for bigger, faster and more productive ships, the ports will need more deep water ways and modern technologies to provide the safety of shipping and movement of cargo. Maritime transportation plays a vital role as to the world economy. Approximately, 90% of the export and import of goods are carried out through the ports. In Iran, almost 90% of the export and import are also carried out through the ports. The role of maritime transportation as a major facilitator of the world trade is of great importance from the national point of view. The port traffic has increased and the ships grew bigger and the variety of the goods transited via sea has increased.

Concurrent with the construction of the bigger ships, the maritime transportation plays a greater part and the number of ships calling in a port also increases. From global point of view, those ports failing to get themselves coordinated with rapid changes and development in maritime transportation in terms of infrastructure and quality of services will lose their competitive edge. Development of the maritime transportation services is a key factor in contributing national economy.

Keywords: maritime transportation, WTO, port services, bigger ships, port, import, export