

مقاله تحلیلی - تخصصی

وقتی کانتینرهای خالی باید از بندر خارج شوند

از مطالبات دیوهای خصوصی تا فشار نقدینگی خطوط کشتیرانی و مرزهای مداخله سیاست‌گذار



امیرحسین عبدی

فعال و مدیر اجرایی حوزه بندر، حمل‌ونقل و لجستیک

مرداد ۱۴۰۵

چکیده

در ماه‌های اختلال فعالیت دریایی، تعداد قابل توجهی کانتینر خالی پس از تخلیه کالا و استریپ، توسط صاحبان کالا به دیوها و پایانه‌های اختصاصی خصوصی طرف قرارداد شرکت‌های کشتیرانی در بندر شهید رجایی عودت داده شده‌اند. بخشی از این کانتینرها به دلیل کاهش سرویس‌های دریایی، محدودیت خروج، افت تقاضای صادراتی یا عدم تناسب نوع و سایز تجهیز با نیاز بازار، برای مدتی طولانی در دیوها باقی مانده‌اند. در عرف جاری این بازار، دوره معافیت نگهداری معمولاً بین ۶۰ تا ۹۰ روز متغیر است و پس از پایان آن، هزینه انبارداری روزانه محاسبه می‌شود. برخی اپراتورها نیز پیش از صدور صورتحساب قطعی، برای آگاه کردن خطوط از حجم تعهدات، پیش‌فاکتور یا صورت محاسبات اولیه صادر کرده‌اند. نقطه اصلی تعارض، زمان توقف کانتینر نیست؛ زمانی است که خط کشتیرانی بخواهد کانتینر را برای صادرات، انتقال به کشتی یا خروج خالی از دپو تحویل بگیرد. در آن لحظه، مطالبه اپراتور، فشار نقدینگی خط، اعتبار تعرفه و صورتحساب، آثار شرایط جنگی، مفاد قرارداد و حدود مداخله سازمان بنادر هم‌زمان مطرح می‌شوند. این مقاله استدلال می‌کند که نه بخشودگی کامل مطالبات اپراتور و نه مطالبه یکجای تمام هزینه‌ها، بدون رسیدگی قراردادی و برنامه خروج، راه‌حل پایداری نیست. موج نخست بحران، انباشت کانتینر بود؛ موج دوم هنگامی آغاز می‌شود که کانتینرها، صورت‌حساب‌ها و مسئولیت‌های انباشته‌شده باید هم‌زمان تعیین تکلیف شوند.

واژگان کلیدی: کانتینر خالی، بندر شهید رجایی، دپوی خصوصی، خط کشتیرانی، هزینه انبارداری، فورس‌ماژور، نقدینگی، قراردادهای بندری

انباشت، موج نخست بحران بود؛ تعیین تکلیف کانتینرها، مطالبات و مسئولیت‌ها موج دوم آن است.

مسئله واقعی در روز خروج آشکار می‌شود

کانتینرهای موضوع این مقاله پس از استریپ یا تخلیه کالای وارداتی، مطابق دستور خط کشتیرانی توسط صاحب کالا یا حمل‌کننده به دپوی اختصاصی خصوصی طرف قرارداد خط عودت داده شده‌اند. از زمان پذیرش، دپو مسئول ثبت ورود، بازرسی ظاهری، تفکیک، صفافی، حفاظت، کنترل موجودی و تحویل بعدی کانتینر است.

در شرایط عادی، کانتینر پس از مدت محدودی به مشتری صادراتی واگذار می‌شود، برای بارگیری به پایانه کانتینری انتقال می‌یابد یا بنا بر دستور خط به نقطه دیگری از شبکه فرستاده می‌شود. اختلال طولانی در سرویس‌های دریایی و کاهش گردش صادرات، این چرخه را کند کرده و سبب افزایش سن موجودی شده است.

تا زمانی که کانتینر در محوطه باقی مانده، هزینه انبارداری ممکن است صرفاً به صورت عددی در سامانه عملیاتی، یک پیش فاکتور یا تعهد ثبت نشده در دفاتر خط دیده شود. اختلاف واقعی زمانی آشکار می شود که خط برای تحویل مراجعه کند و اپراتور، تسویه هزینه های انباشته را مطالبه نماید.

از آن لحظه، موضوع دیگر فقط یک عملیات ساده خروج نیست. اعتبار مبلغ مطالبه شده، نحوه ابلاغ یا توافق نرخ ها، اثر شرایط جنگی بر مسئولیت خط، امکان توقف خروج تا زمان تسویه، هویت بدهکار واقعی و حدود اثر تصمیم های حمایتی سازمان بنادر، هم زمان مطرح می شوند. مسئله کانتینر خالی در مرحله خروج، در یک زمان عملیاتی، مالی و حقوقی است.

نگاه دیو: خدمتی ارائه شده و ظرفیتی درگیر مانده است

از دید اپراتور خصوصی، نگهداری کانتینر خالی صرفاً اجاره چند متر زمین نیست. دیو باید کانتینر را پذیرش کند، شماره و وضعیت آن را ثبت نماید، آن را بر اساس خط، سایز، نوع و وضعیت فنی تفکیک کند و امکان تحویل بعدی آن را حفظ نماید.

عملیات کانتینر خالی در این محوطه ها عموماً با سایدلیفت یا امپتی استاکر انجام می شود. هرچه موجودی متراکم تر و سن آن بیشتر شود، برای دسترسی به کانتینر مورد درخواست، احتمال جابه جایی چند کانتینر دیگر افزایش می یابد. این حرکات اضافی مصرف سوخت، استهلاک تجهیز، زمان اپراتور و ریسک خسارت را بالا می برد.

در کنار عملیات مستقیم، هزینه های ثابت دیو نیز ادامه دارد: اجاره یا بهای بهره برداری محوطه، حقوق و بیمه کارکنان، تعمیر و نگهداری تجهیزات، نگهداری، HSE، فناوری اطلاعات، مالیات و تعهدات قراردادی. بنابراین حتی کانتینری که هیچ حرکتی ندارد، برای اپراتور الزاماً بدون هزینه نیست.

در نمونه تیپ قراردادهای این حوزه، کارگزار موظف است موجودی را تفکیک و نگهداری کند، اطلاعات ورود و خروج را در اختیار خط قرار دهد، وضعیت کانتینر را بررسی کند و در زمان درخواست، عملیات واگذاری یا اعزام آن را انجام دهد. همان قرارداد، صدور دوره ای صورت وضعیت، بررسی توسط کارفرما و سپس صدور صورتحساب تفصیلی را نیز پیش بینی می کند.^[1]

از این منظر، دیو طی دوره توقف به نوعی تأمین کننده اعتبار تجاری ناخواسته تبدیل شده است: خدمت و ظرفیت را امروز ارائه کرده، هزینه های خود را امروز پرداخته، اما دریافت وجه به آینده منتقل شده است.

با این حال، ارائه خدمت به معنای قطعی بودن هر مبلغ مطالبه شده نیست. اپراتور باید بتواند ورود و ماندگاری کانتینر، دوره معافیت، نرخ معتبر، گردش محاسبات، خدمات جانبی انجام شده و رعایت فرایند قراردادی صدور صورت وضعیت و صورتحساب را اثبات کند. پیش فاکتور می تواند هشدار دقیقی درباره اندازه تعهد باشد، اما لزوماً همان جایگاه حقوقی صورتحساب قطعی، مستند و قابل رسیدگی را ندارد.

نگاه خط کشتیرانی: دارایی‌ای که هر روز هزینه تولید می‌کند

کانتینر برای خط کشتیرانی یک دارایی عملیاتی است، اما ارزش آن از گردش حاصل می‌شود. کانتینری که بار حمل نمی‌کند و در دیو متوقف مانده، درآمد حمل ایجاد نمی‌کند، در نقطه‌ای از شبکه قفل شده، هزینه نگهداری روزانه دارد و ممکن است پیش از استفاده مجدد به بازرسی، شست‌وشو یا تعمیر نیاز داشته باشد.

در مرحله تعیین تکلیف، خط معمولاً با سه انتخاب مواجه است: تخصیص به بار صادراتی، خروج خالی دریایی یا ادامه نگهداری در انتظار تقاضای آینده.

خروج با بار صادراتی

خروج با بار، در ظاهر مطلوب‌ترین گزینه است؛ زیرا ضمن توقف هزینه انبارداری، درآمد حمل ایجاد می‌کند. اما این انتخاب به وجود بار، مقصد، برنامه کشتی، وضعیت فنی و تناسب نوع و سایز کانتینر با نیاز صادرکننده وابسته است. وجود کانتینر خالی زیاد الزاماً به معنای وجود تجهیز قابل استفاده برای هر محموله صادراتی نیست.

ممکن است سهم بزرگی از موجودی یک خط را کانتینرهای ۴۰ فوت تشکیل دهد، درحالی‌که بخش قابل توجهی از تقاضای صادراتی کالاهای سنگین به کانتینر ۲۰ فوت گرایش دارد. خط در این حالت می‌تواند هم‌زمان دارای مازاد یک سایز و کمبود سایز دیگر باشد.

خروج خالی دریایی

خروج خالی، هزینه انبارداری را متوقف می‌کند؛ اما فضای کشتی، عملیات بندری و هزینه جابه‌جایی را بدون درآمد متناظر مصرف می‌کند. از سوی دیگر، خروج گسترده موجودی ممکن است در صورت بازگشت صادرات، به کمبود تجهیز و هزینه بازگرداندن کانتینر منجر شود.

ادامه نگهداری

ادامه نگهداری فقط تا زمانی منطقی است که ارزش مورد انتظار استفاده آینده از کانتینر، از هزینه ماندگاری بیشتر باشد. با افزایش سن موجودی، خط باید این فرض را بازبینی کند؛ کانتینری که نگهداری آن در ماه نخست منطقی بوده، ممکن است پس از چند ماه به دارایی کم‌گردش و زیان‌آور تبدیل شده باشد.

در هر سه مسیر، خط پیش از تحقق منفعت آینده باید با هزینه گذشته مواجه شود. از این رو، بازگشت تدریجی کشتی‌ها الزاماً جریان نقدی خطوط را فوراً بهبود نمی‌دهد و ممکن است در مرحله نخست، نیاز آن‌ها به نقدینگی را افزایش دهد.

عددی که در مقیاس بزرگ تغییر ماهیت می‌دهد

بر اساس اطلاعات میدانی این مقاله، نرخ غالب نگهداری روزانه پس از پایان دوره معافیت، حدود ۲۰۰ هزار تومان برای کانتینر ۲۰ فوت و ۳۰۰ هزار تومان برای کانتینر ۴۰ فوت است و مالیات بر ارزش افزوده جداگانه محاسبه می‌شود. این نرخ‌ها تعرفه رسمی واحد و غیرقابل تغییر همه قراردادهای نیستند و قرارداد هر خط باید جداگانه بررسی شود.

برای درک مقیاس، می‌توان یک مثال فرضی در نظر گرفت. اگر یک خط هزار کانتینر ۴۰ فوت داشته باشد و همه آن‌ها پس از پایان دوره معافیت مشمول نرخ روزانه ۳۰۰ هزار تومان باشند، هزینه ماندگاری این موجودی در هر ۳۰ روز به حدود ۹ میلیارد تومان می‌رسد.

ملاحظات	مبلغ برای ۱۰۰۰ کانتینر ۴۰ فوت	مدت پس از پایان معافیت
پیش از مالیات و هزینه‌های جانبی	۹ میلیارد تومان	۳۰ روز
پیش از مالیات و هزینه‌های جانبی	۱۸ میلیارد تومان	۶۰ روز
پیش از مالیات و هزینه‌های جانبی	۲۷ میلیارد تومان	۹۰ روز

این مثال بیانگر بدهی هیچ شرکت مشخصی نیست و در واقعیت، تاریخ ورود، دوره معافیت، نرخ و وضعیت هر کانتینر متفاوت است. هدف فقط نشان دادن این واقعیت است که یک نرخ روزانه محدود، در مقیاس موجودی بزرگ، به مسئله‌ای در سطح سرمایه در گردش و ترازنامه تبدیل می‌شود.

خطر اصلی نیز فقط بزرگی رقم نیست؛ هم‌زمانی پرداخت‌هاست. اگر چند دیو در یک دوره کوتاه مطالبات خود را مطرح کنند و دفتر مرکزی خط نیز خواهان خروج سریع موجودی باشد، نماینده محلی ممکن است ناچار شود هزینه چند ماه گذشته را پیش از وصول درآمد عملیات جدید تأمین کند.

نماینده محلی؛ طرف عملیاتی یا بدهکار اصلی؟

در بسیاری از روابط، مالک کانتینر، بهره‌بردار تجهیز، خط کشتیرانی، NVOCC و نماینده محلی یک شخص حقوقی واحد نیستند. کانتینر ممکن است متعلق به یک مالک خارجی باشد، در اختیار یک خط یا اپراتور قرار گرفته باشد و از طریق نماینده ایرانی در دیووی خصوصی نگهداری شود.

اپراتور دیو معمولاً در عملیات روزمره با نماینده محلی در ارتباط است؛ اما این ارتباط به تنهایی اثبات نمی‌کند که نماینده، اصیل و بدهکار نهایی همه تعهدات است. باید متن قرارداد، حدود نمایندگی، نحوه صدور دستور و شخصیت درج‌شده در صورت‌حساب بررسی شود.

از سوی دیگر، نماینده نیز نمی‌تواند صرفاً با استناد به اینکه مالک تجهیز در خارج از کشور قرار دارد، تمام مسئولیت قراردادی خود را نفی کند. اگر قرارداد به نام نماینده منعقد شده، خدمات به درخواست او انجام گرفته یا تعهد پرداخت را پذیرفته باشد، حدود مسئولیت او تابع همان اسناد خواهد بود.

مالک کانتینر ← کنترل‌کننده تجهیز ← خط یا NVOCC ← نماینده محلی ← طرف قرارداد دیو

ترسیم این زنجیره باید پیش از مذاکره یا طرح مطالبه انجام شود. در غیر این صورت، ممکن است مطالبه علیه شخص نامناسب مطرح شود یا نماینده مسئولیتی بیش از حدود اختیار و تعهد خود بپذیرد.

مداخله تشکله‌ها؛ دو روایت مشروع اما متعارض

با افزایش هزینه‌های دوره بحران، موضوع از روابط دوجانبه خطوط و دیوها فراتر رفت و به سطح تشکلهای حرفه‌ای و نهادهای دولتی رسید. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و فعالان این بخش، از منظر خطوط و نمایندگان، پیگیر تعدیل یا تعلیق هزینه‌هایی شدند که در دوره محدودیت جدی گردش تجهیزات ایجاد شده بود. منطق این موضع آن است که خط در ایجاد جنگ و اختلال سرویس‌های دریایی نقشی نداشته و نباید بابت تأخیری خارج از اختیار خود، مانند یک دوره کاملاً عادی تجاری هزینه بپردازد.

در سوی دیگر، انجمن بنادر ایران، به عنوان تشکل نماینده بخشی از پایانه‌داران، بر استمرار هزینه‌های ثابت اپراتورها، تعهدات پرسنلی و قانونی و اعتبار صورت‌حساب‌های صادرشده بر اساس قراردادهای جاری تأکید کرده است. از این منظر، حذف یا تعدیل اجباری مطالبات بدون تعیین سازوکار جبران، به معنای انتقال خسارت از خطوط و صاحبان کالا به اپراتور خصوصی است.^[۲]

هیچ‌یک از این دو روایت را نمی‌توان به سادگی غیرمنطقی دانست. خط در ایجاد بحران نقشی نداشته، اما دیو نیز خدمت نگهداری را متوقف نکرده و هزینه‌هایش از بین نرفته است. اختلاف واقعی بر سر این نیست که چه کسی آسیب دیده؛ تقریباً همه بازیگران آسیب دیده‌اند. اختلاف بر سر آن است که زیان نهایی در حساب کدام بازیگر باقی بماند.

مسیر مکاتبات و تصمیم سازمان بنادر

در کنار پیگیری‌های بخش کشتیرانی، اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی ایران نیز طی مکاتبات رسمی، آثار جنگ بر صادرات و ترانشیپ و افزایش هزینه‌های انبارداری و توقف کانتینر را مطرح کرد. مطالبه اولیه شامل بازنگری در اعمال نرخ‌های افزایش‌یافته، عدم تسری آن‌ها به محموله‌های واردشده پیش از بحران و تعلیق افزایش هزینه‌ها تا عادی‌شدن شرایط حمل دریایی بود.^[۳]

موضوع پس از پیگیری مجدد اتحادیه، از طریق سازمان توسعه تجارت و سپس ستاد تسهیل و رفع موانع تولید به سازمان بنادر ارجاع شد.^[۴]

سازمان بنادر در پاسخ رسمی اعلام کرد بخش افزایشی هزینه انبارداری در بازه ۹ اسفند ۱۴۰۲ تا ۹ خرداد ۱۴۰۵، در بنادر جنوبی و برای کالاهای صادراتی و برگشتی از صادرات اعمال نمی‌شود. استفاده از این حمایت نیز به مراجعه صاحب کالا، ارائه درخواست و تسلیم مستندات به بندر مربوط منوط شده است.^[۵]

این تصمیم سه محدودیت مهم دارد. نخست، متن آن درباره عدم اعمال افزایش هزینه انبارداری است؛ نه حذف کامل نرخ پایه. دوم، تصمیم به یک دوره زمانی، جغرافیای مشخص و دو گروه کالایی محدود شده است. سوم، استفاده از آن پرونده‌محور و وابسته به ارائه مستندات است؛ نه یک بخشودگی خودکار برای همه صاحبان کالا، خطوط، کانتینرها و قراردادهای.

مهم‌تر از همه، مکاتبات رسمی عمدتاً درباره انبارداری کالا و هزینه‌های مرتبط با صادرات و برگشت از صادرات است. از متن تصمیم نمی‌توان به طور خودکار نتیجه گرفت که مطالبات ناشی از نگهداری کانتینر خالی در دپوی خصوصی طرف قرارداد خط نیز حذف یا تعدیل شده‌اند. این دو موضوع ممکن است از نظر اقتصادی به یک بحران مشترک مربوط باشند، اما از نظر قراردادی و حقوقی یکسان نیستند.

مرز مداخله سیاست‌گذار در قرارداد خصوصی

سازمان بنادر در مقام مرجع بندری و سیاست‌گذار می‌تواند درباره تعرفه‌های عمومی، شرایط حمایتی، فرایندهای بندری و نحوه اجرای مقررات تصمیم‌گیری کند. اما دپوی خصوصی و خط کشتیرانی معمولاً بر اساس قراردادی مستقل با یکدیگر همکاری می‌کنند.

بنابراین، هر تصمیم حمایتی باید روشن کند آیا صریحاً قراردادهای خصوصی نگهداری کانتینر خالی را در بر می‌گیرد، نرخ مورد اختلاف تعرفه عمومی سازمان است یا نرخ توافق‌شده میان دو شرکت، تغییر نرخ در قرارداد منوط به الحاقیه بوده یا خیر و در صورت الزام اپراتور به کاهش درآمد، سازوکار جبران آن چیست.

در نمونه قرارداد بررسی شده، افزایش نرخ‌های حمل و بندری، از جمله انبارداری، باید از طریق بازبینی نرخ و تنظیم و امضای الحاقیه اعمال شود. این شرط می‌تواند در اختلافات مربوط به تغییر نرخ تعیین‌کننده باشد؛ زیرا اعلام نرخ جدید توسط یک مرجع یا تشکل، لزوماً به معنای اصلاح خودکار همه قراردادهای جاری نیست.^[1]

به همین ترتیب، یک بسته حمایتی دولتی نیز الزاماً بدون تصریح روشن، بدهی ناشی از قرارداد خصوصی را از بین نمی‌برد. سیاست‌گذار می‌تواند تسهیل‌گر توافق باشد؛ اما اگر بخواهد بار مالی را از یک طرف حذف کند، باید روشن سازد که هزینه حذف شده در نهایت چگونه جبران یا توزیع می‌شود.

فورس‌ماژور؛ نه کلید حذف بدهی و نه عبارت بی‌اثر

در تیپ قراردادهای دیو کانتینر خالی، جنگ معمولاً از مصادیق قوه قاهره شناخته می‌شود. در نمونه بررسی شده، اگر عدم امکان اجرای قرارداد موقت باشد، مدت تأخیر به قرارداد افزوده می‌شود و اگر مانع دائمی باشد، قرارداد منفسخ خواهد شد. همچنین خسارت ناشی از قوه قاهره بر عهده شرکت خسارت‌دیده قرار گرفته است.^[1]

اما همین بند پاسخ قطعی به هزینه نگهداری نمی‌دهد. باید میان مسئولیت خط بابت عدم خروج کانتینر در زمان مقرر و استحقاق دیو بابت خدمتی که در دوره توقف واقعاً ارائه کرده است تفکیک کرد.

ممکن است فورس‌ماژور، مسئولیت خط را در قبال تأخیر، جریمه یا خسارت ناشی از عدم اجرای تعهد محدود کند؛ اما لزوماً بهای خدمت نگهداری، حفاظت و مدیریت موجودی را صفر نمی‌کند. در مقابل، اپراتور نیز نمی‌تواند صرف وقوع جنگ را نادیده بگیرد و بدون بررسی امکان واقعی خروج، نحوه ابلاغ نرخ‌ها و تکلیف کاهش خسارت، هر مبلغی را قطعی تلقی کند.

طرفی که به فورس‌ماژور استناد می‌کند باید رابطه میان حادثه و عدم امکان اجرای تعهد را نشان دهد. طرف مقابل نیز باید اثبات کند مطالبه او مربوط به خدمت واقعی، نرخ معتبر و دوره قابل محاسبه است. فورس‌ماژور در این پرونده بیش از آنکه یک پاسخ آماده باشد، چارچوبی برای تقسیم مسئولیت و بررسی سبب خسارت است.

آیا دیو می‌تواند از خروج کانتینر جلوگیری کند؟

در نمونه قرارداد موجود، خروج نهایی کانتینرها به تسویه کامل صورتحساب‌ها منوط شده است. این شرط از نظر قراردادی به اپراتور اهرم مهمی برای وصول مطالبات می‌دهد.^[1]

اما وجود چنین عبارتی در یک تیپ قرارداد به معنای آن نیست که هر دپو، در هر اختلاف و نسبت به هر کانتینر، بدون محدودیت دارای حق حبس قطعی است. اعتبار و امکان اجرای شرط باید با توجه به متن دقیق قرارداد همان خط و دپو، قطعی یا مورد اختلاف بودن مبلغ، رعایت فرایند صدور و اعتراض به صورتحساب، مالکیت کانتینر، حدود اختیار نماینده، تناسب میزان بدهی با تعداد کانتینرهای متوقف شده و مقررات لازم الاجرا بررسی شود.

از نظر اقتصادی نیز توقف کانتینر همیشه بهترین ابزار وصول نیست. ادامه ماندگاری، بدهی را بیشتر می کند و ممکن است فرصت یک بوکینگ صادراتی یا خروج برنامه ریزی شده را از بین ببرد. در چنین شرایطی، زیان جدید می تواند از اصل مطالبه بزرگتر شود.

راهکار کم ریسک تر، آزادسازی مرحله ای در مقابل پرداخت بخش غیرمورد اختلاف، تضمین معتبر، توافق تقسیط یا ارجاع سریع اختلاف به داور یا کارشناس مشترک است. هدف باید وصول مطالبه گذشته بدون تولید خسارت بزرگتر در آینده باشد.

موج خروج؛ مسئله فقط پول نیست

حتی پس از توافق مالی، خروج تعداد زیادی کانتینر یک مسئله عملیاتی مستقل است. کانتینرهای انباشته شده باید از نظر سلامت، آلودگی، آسیب، قابلیت بارگیری و نیاز به تعمیر بررسی شوند. دسترسی به برخی کانتینرها مستلزم جابه جایی موجودی با سایدلیفت یا امپتی استاکر است. هم زمان باید کشنده، مجوز خروج، پذیرش مقصد و در صورت صادرات، بوکینگ و برنامه کشتی هماهنگ شود.

اگر چند خط در یک دوره کوتاه برای خروج موجودی اقدام کنند، تقاضا برای تجهیزات محوطه، کامیون، خدمات فنی و ظرفیت پذیرش پایانه های کانتینری افزایش می یابد. بنابراین حل اختلاف مالی بدون برنامه عملیاتی می تواند گلوگاه جدیدی ایجاد کند.

همچنین خطوط ترجیح می دهند کانتینرها را به صورت پر خارج کنند. این ترجیح ممکن است به رقابت شدید برای جذب بار صادراتی و کاهش کرایه منجر شود. اما تخفیف حمل فقط زمانی اقتصادی است که زیان ناشی از آن کمتر از هزینه ادامه انبارداری و خروج خالی باشد. در غیر این صورت، هزینه از حساب انبارداری حذف نمی شود؛ فقط به حساب کرایه حمل منتقل می شود.

چارچوب پیشنهادی برای تعیین تکلیف

راه حل، نه وصول فوری و یکجای تمام مطالبات است و نه بخشودگی عمومی آن ها. مدل عملی تر باید از تطبیق موجودی و اسناد آغاز شود.

- هر خط و دیوی طرف قرارداد، موجودی را دستگاه به دستگاه تطبیق دهند و تاریخ ورود، دوره معافیت، نرخ، مبلغ پایه و خدمات جانبی را مشخص کنند.
- بخش غیرمورد اختلاف بدهی از بخش مورد اختلاف جدا شود؛ بخش قطعی با پرداخت، تقسیط یا تضمین تعیین تکلیف و بخش اختلافی در فرایند سریع کارشناسی یا داوری بررسی شود.
- تخفیف در برابر نتیجه مشخص اعطا شود: تسویه سریع، خروج واقعی، استفاده از کانتینر در صادرات، آزادسازی ظرفیت یا اجرای برنامه زمان بندی شده.
- کانتینرها حداقل در سه گروه «قابل تخصیص فوری به صادرات»، «قابل خروج خالی یا انتقال» و «نیازمند نگهداری بیشتر، تعمیر یا تصمیم تجاری جداگانه» دسته بندی شوند.
- انجمن کشتیرانی و انجمن بنادر ایران، اصول مشترکی برای تقسیط، تضمین، تخفیف مشروط و آزادسازی مرحله ای طراحی کنند؛ بدون آنکه قراردادهای خصوصی نادیده گرفته شوند.
- سازمان بنادر نقش هماهنگ کننده و تسهیل گر داشته باشد و از انتقال بدون جبران هزینه بحران از یک ذی نفع به ذی نفع دیگر جلوگیری کند.

نتیجه گیری

انباشت کانتینرهای خالی در دیوهای خصوصی بندر شهید رجایی، فقط یک مسئله محوطه ای نیست. این موجودی، همزمان یک دارایی غیرفعال برای خط، یک ظرفیت درگیر برای دیو، یک تعهد نقدی برای نماینده و یک پرونده قراردادی بالقوه است. در دوره اختلال، هزینه ها به تدریج انباشته شدند؛ اما تا زمانی که خروج جدی آغاز نشده بود، بخش بزرگی از تعارض پنهان ماند. با افزایش عملیات و درخواست خطوط برای تحویل کانتینر، این تعارض آشکار خواهد شد.

دیو حق دارد بهای خدمت معتبر و مستند خود را مطالبه کند؛ اما باید نرخ، دوره و فرایند محاسبه را اثبات نماید. خط حق دارد آثار شرایط خارج از اختیار را مطرح کند؛ اما نمی تواند خدمت دریافت شده را بدون مبنای قراردادی نادیده بگیرد. نماینده نباید بیش از حدود تعهد خود مسئول شناخته شود؛ اما نمی تواند از قرارداد امضا شده فاصله بگیرد. سازمان بنادر نیز می تواند حمایت و تسهیل ایجاد کند؛ اما تصمیم عمومی آن لزوماً جایگزین توافق خصوصی نیست.

راه حل پایدار، انتقال کامل خسارت به یک طرف نیست. راه حل در تطبیق دقیق موجودی، تفکیک بدهی قطعی و اختلافی، تضمین مطالبات، آزادسازی مرحله ای، تخفیف مشروط و برنامه عملیاتی خروج قرار دارد.

انباشت کانتینر، موج نخست بحران بود. موج دوم زمانی آغاز می‌شود که کانتینر، صورتحساب و مسئولیت قراردادی باید هم‌زمان از دیو خارج شوند.

اگر این مرحله بدون چارچوب مشترک مدیریت شود، بازگشت عملیات دریایی ممکن است نه پایان بحران، بلکه آغاز پرهزینه‌ترین بخش آن باشد.

یادداشت‌ها و مستندات

۱. نمونه «قرارداد اجرای خدمات تخلیه، دپو، تعمیرات، انبارداری، بارگیری و حمل کانتینر خالی»؛ شامل دوره معافیت ۹۰ روزه، فرایند صورت‌وضعیت و صورتحساب، شرط تسویه پیش از خروج نهایی، حل اختلاف و قوه قاهره. این سند صرفاً نمونه تیپ قراردادی است و لزوماً متن همه قراردادهای بازار نیست.

۲. نامه انجمن بنادر ایران مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۰۷ درباره آثار جنگ، هزینه‌های تحمل‌شده توسط پایانه‌داران و اعتبار صورتحساب‌های صادرشده. شماره نامه در نسخه در دسترس به‌طور کامل خوانا نبود. موضع انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز بر پایه مکاتبات و پیگیری‌های تشکیلی مربوط به تعدیل هزینه‌های دوره بحران در متن بازتاب یافته است.

۳. نامه شماره ۶۲۱۶۳ مورخ ۱۴۰۵/۰۱/۱۷ اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی ایران و نامه پیگیری شماره ۶۲۲۸۹ مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۱ همان اتحادیه، درباره بازنگری افزایش هزینه‌های انبارداری و توقف کانتینر.

۴. نامه شماره ۸۰۵۳۳۱۱ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۰۲ سازمان توسعه تجارت ایران و نامه شماره ۸۲۱۸۱۴۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۲۸ ستاد تسهیل و رفع موانع تولید کشور.

۵. نامه شماره ۱۵۳۳۳/ص/۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۴ سازمان بنادر و دریانوردی درباره عدم اعمال افزایش هزینه انبارداری در بازه ۱۴۰۴/۱۲/۰۹ تا ۱۴۰۵/۰۳/۰۹ در بنادر جنوبی برای کالاهای صادراتی و برگشتی از صادرات؛ و نامه شماره ۶۴۰۴۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۴ اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی ایران در اطلاع‌رسانی نتیجه به اعضا.

یادداشت حقوقی: این مقاله یک تحلیل عمومی عملیاتی، مالی و قراردادی است و جایگزین بررسی حقوقی قرارداد، صورتحساب و مستندات هر پرونده مشخص نیست.