

# آوار بهمن هزینه‌ها بر دوش مصرف‌کننده

یویا مهرابی

دریایی یا هوایی خود را به غیر از این دو شرکت وارد کرده است این عوارض را پرداخت کرده است. این هزینه را در نهایت مصرف‌کننده ایرانی پرداخته است. در تولید، خدمات پخش و صادرات؛ هر ریال هزینه کالای تمام شده بالا برود در چرخه بزرگ اقتصاد مثل بهمن چندین برابر می‌شود تا به دست مصرف‌کننده برسد. اگر تولید ما نتوانسته است رقابت کند، قسمتی مربوط به این موضوع است. همین طور اگر در صادرات موفق نیستیم مربوط به همین موضوع است، چون صادرات هم در تداوم واردات است. برای صادرات باید خدمات، کالا و ماشین‌آلات وارد شود. در صنعت نفت هم که مهم‌ترین صادرات را داریم، واردات زیاد دارد که این ده درصد را پرداخت کرده‌اند. در صنایع دیگر از جمله معدن، سنگ‌بری، چرم و فرش هم چون واردات بخشی از مواد اولیه را داریم در هزینه تمام شده تاثیر می‌گذارد.

اگر یک شهروند ایرانی، کشتی با پرچم ایران داشته باشد آیا باز هم باید این عوارض ۱۰ درصد عوارض حق پرچم را پرداخت کند؟

قانون، شهروند ایرانی را که کشتی با پرچم ایران دارد از پرداخت این عوارض معاف کرده است. در حقیقت صاحب کالا از پرداخت این عوارض معاف می‌شود.

ممکن است شخصی از آمریکای شمالی یا جنوبی کالایی را خریداری کند و قصد داشته باشد آن کالا را به ایران حمل کند. چه راهکاری وجود دارد که بتواند آن شخص صاحب کشتی ایرانی را پیدا کند تا این هزینه را پرداخت نکند؟

هیچ صاحب کشتی ایرانی وجود ندارد که کشتی او تا آنجا برود و پرچم ایران را داشته باشد. اصلاً کشتی ایرانی در آنجا وجود ندارد و ناوگان کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران تا قاره آمریکا هم نمی‌رود. چه بلایی سر صاحب کالا می‌آید؟ "بدبخت می‌شود بی‌چاره



خاص برای افراد خاصی بوده است. آن‌چه کشور را به این وضعیت انداخته تفکر دولت‌سالارانه است. مردم نقشی نداشته‌اند و برخی افراد برای منافع شخصی خود چون در شرکت‌های دولتی کشتی‌رانی کار می‌کردند این آیین نامه را تصویب کرده و از این طریق منافع شخصی خود را پی گرفتند. کدام شرکت دولتی است که پاسخگو باشد که چرا به اهداف خود در آخر سال نرسیدید. چون نمی‌توانند در بازار رقابت کنند، دیوارهای محافظتی ترسیم می‌کنند تا احتیاج به رقابت نباشد و شرکت‌ها این‌گونه به رشد و بلوغ نمی‌رسند.

به صورت مشخص می‌توانید بگویید منظورشان از شرکت‌های دولتی کدام شرکت‌ها هستند؟

هر شرکت دولتی که ناوگان دولتی دارد. به عنوان مثال شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران. در مورد حمل و نقل هوایی هم می‌توان از شرکت‌ها نام برد.

این عوارض را دقیقاً چه کسانی باید پرداخت کنند؟

صاحبان کالا. هر صاحب کالایی که بار

برود. قانون هم کاملاً مشخص گفته است که عوارض مربوط به ناوگان جاده‌ای است و مورد مصرف، توسعه آزادراه‌ها و تیرپارک‌ها است و باید نمایندگان وزارت راه در مرزهای جاده‌ای بین‌المللی کشور مستقر شوند. پس در چند جا قانون به صورت مشخص گفته که این عوارض از جاده گرفته می‌شود اما در نگارش آیین‌نامه بدون توجه به حدود قانون و داخل پرتاز، دیگر شقوق حمل و نقلی را هم افزوده‌اند که از سال ۱۳۷۳ تا کنون این عوارض دریافت می‌شود.

چه اتفاقی افتاده که این آیین‌نامه طی مدت بیست سال اصلاح نشد؟ چه موانعی بر سر راه وجود داشته است؟

اصولاً دولت‌های ایران پاسخگو نبودند، این مسئله در سال ۱۳۸۵ در نشریات دیگر هم مطرح و تشریح شده بود، ولی از آنجایی که دولتی‌ها پاسخگو نیستند از کنار موضوع بی‌تفاوت گذشته‌اند.

دلایلی که سبب شده دیگر بخش‌های حمل و نقلی هم به این آیین‌نامه اضافه شود سهل‌انگاری بوده یا ایجاد منافع برای شخص یا اشخاص خاصی بوده است؟

آن‌چه اتفاق افتاده ایجاد منافع

بیست سال است مبلغی به عنوان "ده درصد عوارض حق پرچم" از کشتی‌های غیر ایرانی گرفته می‌شود. این عوارض قیمت تمام شده کالا را برای مصرف‌کننده نهایی افزایش می‌دهد. هدف از دریافت این عوارض حمایت از صنعت کشتی‌رانی و حمایت از مالکان کشتی با پرچم ایران بوده است اما این سوال جدی وجود دارد که آیا این مهم محقق شده است؟ در این خصوص گفت‌وگویی با آقای امید ملک مدیرعامل شرکت پر و بحر انجام دادیم. وی معتقد است این قانون بیشتر از آن که به صنعت کشتی‌رانی کشور کمک کند به اقتصاد کشور لطمه وارد کرده است. همچنین قوانین گمرکی، دریایی و بندری را باید به روز کرد تا بتوان هم سو با کشورهای دیگر پیش برویم. نسل کشتی‌ها طی ده سال گذشته تغییر کرده است اما امکانات بندری ما متناسب با دنیا تغییر پیدا نکرده است. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

سال‌ها است مبلغی به عنوان عوارض ده درصد کل کرایه حمل توسط صاحبان کالا (۱۰ درصد عوارض حق پرچم) از کشتی‌های غیر ایرانی گرفته می‌شود. خاستگاه این موضوع از کجاست؟ به نظر می‌رسد این قانون در رابطه با حمل و نقل جاده‌ای بوده است. چه شد که بخش‌های دیگر حمل و نقلی هم این عوارض را پرداخت می‌کنند؟ غیرقانونی است و خواهش می‌کنم متن قانون و آیین‌نامه را همین جا چاپ کنید تا خوانندگان بسیار وفادار و خردمند این مجله دیرپای بخش خصوصی نیز بتوانند قضاوت کنند و یا با نظراتشان بنده را از گمراهی برهانند و یا مقامات را به عکس‌العمل جهت جلوگیری از تخلف وادارند. این دریافت فقط گل به دروازه خودی محسوب می‌شود و متأسفانه اختیاری که مجلس به وزارت راه و ترابری وقت داده بود که آیین‌نامه قانون را نگارش کند، موجب شد آن را به بخش‌های دیگر حمل و نقل هم تعمیم دهند. آیین‌نامه تفصیلی هر قانونی از چارچوب مصوبه قانون نمی‌تواند فراتر



و کاری نمی‌توانیم بکنیم. انتقال پول به خاطر تحریم مشکل است. در این فضای تحریمی حرفی برای گفتن وجود ندارد. بعد از تحریم مهم است که چه کار می‌توان انجام داد تا کالا و کشتی بیشتری وارد بنادر بشود. باری که قرار است برای مصرف‌کننده ایرانی بیايد به هر شکل و با هر قیمتی می‌آید. بستگی به سیاست دولت دارد که قصد داشته باشد هزینه تمام شده کالا برای مصرف‌کننده کاهش یابد یا خیر. بنادر ما سال‌ها به صادرات یارانه داده‌اند و تی.اچ.سی کانتینرهای صادراتی را نصف محاسبه کرده‌اند.

در رابطه با اهمیت و نقش حمل و نقل ترکیبی توضیح بفرمایید و شرایط را در کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟ این مسئله بسیار مهم است. با توجه به این که ایران در مجاورت کشورهای است که راهی به دریای آزاد ندارند و نیازمندی خود را از طریق کشور ما تامین می‌کنند، این‌جا این موضوع بسیار اهمیت پیدا می‌کند. اما برنامه مشخصی برای حمل و نقل کشور که بتوانیم به سمت استفاده بهینه برویم وجود ندارد. هنوز کارآمدی لازم را در حمل و نقل ترکیبی نداریم. جالب است بدانید که اگر کالایی قرار باشد از کشوری به کشوری دیگر حمل شود گمرک ایران می‌گوید داخل کانتینر چیست؟ وزن آن چه قدر است؟ در صورتی که نظام حمل و نقل بین‌المللی این‌گونه نیست و ساز و کار مناسب‌تری دارند. وقتی که می‌پذیریم کالایی جابه‌جا شود باید کار را تسهیل کرد. البته ناگفته نماند که در حال حاضر تشریفات ترانزیت خارجی توسط گمرکات اجرایی بسیار سهل شده است اما در دولتین گذشته این‌گونه نبود.

کاهش قیمت نفت بر روی هزینه حمل چه تاثیر می‌گذارد و آیا به نفع شرکت‌های کشتیرانی است؟ در کوتاه‌مدت به نفع مالکان کشتی و شرکت‌های کشتیرانی است چون حدود سی درصد هزینه حمل مربوط به سوخت است. اما در درازمدت خوب نیست چون کشورهای فروشنده نفت اقتصادشان منقبض می‌شود و بر روی تقاضا تاثیر می‌گذارد که موجب افت کرایه حمل می‌شود. آن چه برای مالکان کشتی مهم است این موضوع است که مجبور نشوند



**ملک: هر چه قدر تعداد ناوگان را افزایش دهیم کم است. اما چسبندگی این ناوگان در حوزه بین الملل مهم تر است. باید بتوانیم کشورهای دیگر را به ناوگان خود وابسته کنیم**

به آن چه مشکلاتی برای شرکت‌های کشتیرانی ایجاد می‌کند. آیا نسبت به این تعرفه‌ها خدمات مناسب هم ارائه می‌شود؟ تعرفه بندری ما از بنادر جنوبی "خلیج فارس" گران تر است. اگر ارزان تر بشود آیا اتفاق خاصی می‌افتد؟ به نظر من خیر. خدمات ارائه شده از بعضی از بنادر بزرگ پایین تر است. از نظر سوخت‌رسانی که کشور دیر شروع کرده است و هنوز به توفیق لازم نرسیده‌ایم و در زمینه آبرسانی به کشتی‌ها هم مشکل وجود دارد. الان تحریم هستیم

بار خود را با ناوگان خود جابه‌جا کنیم فقط ایجاد انحصار می‌کند که به نفع هیچ کس نیست. هر زمان توانستیم با کشتی خود اقیانوس‌های دیگر و کشورهای دیگر را فتح کنیم و بین دو کشور ثالث بار حمل کنیم آن‌جا نقطه قوت است. چون بین تمام رقبا توانستیم مبارزه کنیم و جایگاه خود را بدست آوریم. مهم این است که وابستگی اقتصاد دیگری را به ناوگان خود افزایش دهیم. از چین و کره کشتی‌هایمان را پر کنیم و در بندر خودی تخلیه کنیم اتفاق خوبی نیست. این فقط یک انحصار است.

گمرک، کشتی را کالا حساب می‌کند. کشتی که از خط صفر مرزی رد نمی‌شود چگونه کالا حساب می‌شود. چه مشکلاتی برای شرکت‌های کشتیرانی ایجاد می‌کند؟ مشکل فهم مطلب است. شاید پدران ما در سال‌های دورتر فهم مطلوب و درستی از این مسئله نداشتند. شاید در آن زمان در همه دنیا این گونه بوده است اما شرایط تغییر کرده است. چی شد که قوانین ما متحول نشد؟ حتماً نیازی نبوده است!

تعرفه‌های گران بندری و مشکلات مربوط

می‌شود. در حال حاضر چون کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تحریم است به سمت اروپا هم نمی‌تواند تردد کند. قبل از ایلان اصل ۴۴، خصوصی سازی صورت نگرفته بود تا زیرساخت مناسب شکل بگیرد در نتیجه فقط معدودی از مردم کشتی‌داری کردند و کشتی رانی نکردند.

شرکت نفت کش یا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از نظر ظرفیت و تعداد ناوگان رتبه بالایی دارند. آیا به همان اندازه ناوگان بار هم برای جابه‌جایی دارند؟ داشتن ناوگان، بسیار مثبت و خوب است و برخلاف جاده و ریل اقیانوس‌ها و دریاهای بسیار گسترده هستند. در دریا به کشورهای متفاوتی می‌توان خدمات ارائه کرد. اما ریل و جاده از نظر مانور جغرافیایی محدودیت دارند. مشکل تعداد ناوگان نیست بلکه کارایی و بهره‌وری پایین است. اما سوال این است که آیا با این ناوگان می‌توانیم نقطه قوت داشته باشیم و یا می‌توانیم به صورت موثر در دریا حضور داشته باشیم. هر چه قدر تعداد ناوگان را افزایش دهیم کم است. اما چسبندگی این ناوگان در حوزه بین الملل مهم تر است. باید بتوانیم کشورهای دیگر را به ناوگان خود وابسته کنیم. اگر

## قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی (مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲)

### ماده واحده:

به منظور ایمن‌سازی، نگهداری و بهسازی جاده‌ها و احداث مجتمع‌های خدماتی رفاهی رانندگان (تیر پارک‌ها) به وزارت راه‌و ترابری اجازه داده می‌شود با ایجاد دفاتر و استقرار نمایندگان خود در مرزهای جاده‌ای بین‌المللی کشور نسبت به صدور پروانه‌های تردد وسایل نقلیه خارجی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران که تعیین کننده مشخصات عملیات حمل و نقل از جمله زمان سفر و مسیر تردد وسایل مزبور می‌باشد اقدام کند و بر حسب طول مسیر تردد و میزان مصرف سوخت هر یک از وسایل نقلیه خارجی و مابه‌التفاوت قیمت داخلی سوخت با قیمت‌های متعارف خارجی، با توجه به عملکرد و رفتار متقابل کشورهای اعزام‌کننده وسیله نقلیه از وسایل نقلیه مذکور در سال ۱۳۷۳ حداکثر به میزان صد میلیارد ریال اخذ و به خزانه واریز و صددرصد آن تخصیص یافته، هزینه می‌گردد و برای سال‌های آینده در حدود اعتبارات مصوب و به موجب قانون درآمد و هزینه می‌گردد.

تبصره یک: تردد وسایل نقلیه خارجی، خارج از چارچوب پروانه‌های صادر شده ممنوع بوده و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و گمرک موظف به اعمال کنترل‌های لازم می‌باشد.

تبصره دو: کالاهای ایرانی که در صورت وجود ناوگان ایرانی با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور می‌شوند مشمول پرداخت عوارض به میزان ده درصد کل کرایه حمل کالای مورد حمل از سوی صاحب کالا خواهد بود که در زمان صدور مجوزهای حمل کالا توسط وزارت راه‌و ترابری اخذ و به حساب خزانه واریز می‌شود.

### قوانین و مقررات حمل و نقل جاده‌ای

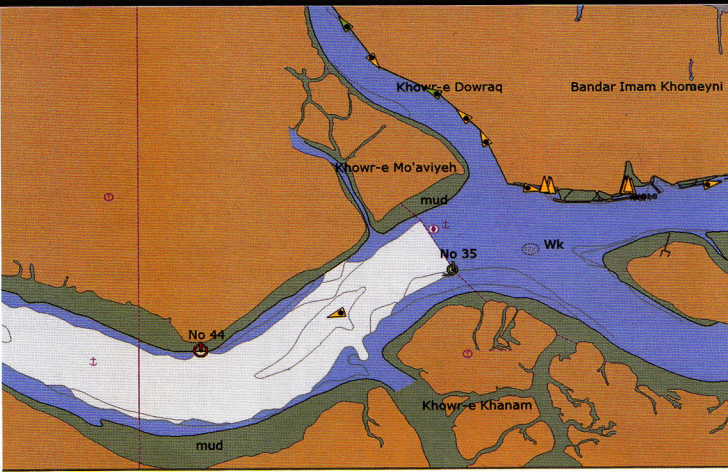
### آئین‌نامه‌های مصوب هیئت وزیران

### فصل سوم - مقررات حمل کالاهای وارداتی کشور

ماده ۲۰ - در اجرای تبصره ۲ قانون، کلیه صاحبان کالاهای ایرانی که از ناوگان خارجی (زمینی، دریایی، هوایی) نسبت به حمل و ورود کالاهای خود به داخل کشور استفاده می‌کنند موظف به اخذ مجوز حمل کالا قبل از مراحل گشایش اعتبار از سازمان حمل و نقل و پایانه هستند.



◀◀ کرایه حمل را زیاد کاهش دهند.



در اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان محقق شد:

## سامانه نظارت بر وضعیت علائم کمک ناوبری

پیمان حیدری

نهایت نرم افزار تمام قسمت‌های تصویر را به موقعیت طول و عرض جغرافیایی تبدیل می‌کند، در نهایت فایل ژئوفرنس شده با حرکت ماوس رایانه، موقعیت دقیق نقاط مشخص شده در پایین صفحه را نشان می‌دهد. «این تصاویر از پیکسل‌ها یا همان مربعات کوچک و هم اندازه تشکیل شده اند»، کاری که باید انجام شود، انتقال طول و عرض جغرافیایی چندین نقطه کنترلی است (نقاطی که طول و عرض جغرافیایی مشخص دارند) معمولاً این نقاط به وسیله GPS در بازدیدهای میدانی و یا تصویر دیگری که قبلاً از زمین مرجع شده باشد، به دست می‌آید. تعداد نقاط و پراکنش آنها در تصویر بسیار مهم است، هرچه پراکنش و تعداد نقاط کنترلی در نقشه بیش تر باشد، دقت کار بیش تر می‌شود، این کار به پیکسل‌های تصویر، مختصات جغرافیایی داده و موقعیت هر پیکسل را مرجع کردن توسط نرم افزارهای مختلف مانند GIS و RS انجام می‌پذیرد. تعداد نقاط کنترلی بستگی به دقت کار مورد نیاز و روش زمین مرجع سازی دارد.

### نرم افزار openCPN

openCPN یکی از نرم افزارهای متداول در امر ناوبری است که قابلیت اجرای نقشه‌های الکترونیکی و تصاویر

دستگاه‌های کمک‌کننده به دریانوردان در تعیین و محاسبه موقعیت دقیق تر شناور، تشخیص خطرات و مواقع دریایی و دریانوردی ایمن، کمک شایانی می‌کند. این علائم در نقاط مختلف هم‌چون طول سواحل، آبراه‌های مسیر تردد شناورها به عنوان راهنمای آب‌های ایمن قرار داده می‌شوند و به دریانوردان در تعیین نقاط مختلف نسبت به خشکی و خطرات غیر قابل پیش‌بینی کمک می‌کنند، این علائم به صورتی عمل می‌کنند که قابلیت مشاهده و شنود (در صورت مجهز بودن به هشدار صوتی) از پل فرماندهی شناورها را دارا باشد. علائم کمک ناوبری مستقر در دریا انواع مختلفی دارند که با توجه به نوع کاربری آنها در شناسایی مغروقه‌ها، مسیر تردد آب‌های آزاد و ایمن و... تعریف شده و به دنبال آن ویژگی‌های مختلفی نظیر شکل ظاهری، رنگ بدنه، سامانه روشنایی و علامت (روز) را دارا هستند.

### زمین مرجع سازی (ژئوفرنس) چیست؟

حیدری نسب کارشناس مسئول ایمنی و دریانوردی اداره کل بندار و دریانوردی خوزستان می‌گوید: «زمین مرجع سازی یعنی انتخاب چند نقطه بروی نقشه کاغذی و معرفی آن بر روی اسکن نقشه در نرم افزار global mapper» که در

با توجه به این که ۹۰ درصد صادرات و واردات کشور از مسیر دریا انجام می‌گیرد، ایمنی دریانوردی از اهمیت بالایی برخوردار است. به همین منظور برای بالا بردن ایمنی دریانوردی، به فناوری تجهیزات کمک ناوبری پیچیده و حساسی نیاز است. هرچه قدر این فناوری جدید و دقیق باشد، در کاهش تلفات و تصادم‌های دریایی و خطاهای انسانی نقش به‌سزایی دارد.

با توجه به موقعیت آبراه خورموسی که از حساسیت بالایی برخوردار است و لزوم مدیریت کردن و بالا بردن سطح ایمنی تردد شناورها که همواره از دغدغه‌های مسئولین و کارشناسان این اداره کل است و همچنین باقی ماندن تعدادی شناورهای مغروق از زمان جنگ تحمیلی، لزوم برنامه‌ریزی و بالا بردن سطح ایمنی مربوط به تردد شناورها به مجتمع بندر امام خمینی (ره) را بیش از پیش بی‌نیاز می‌کند. از این رو استان خوزستان اداره کل بندار و دریانوردی کارشناسان اداره کل بندار و دریانوردی اقدام به تهیه نقشه‌ای ژئوفرنس شده (raster chart) منطقه خورموسی، پارخارجی و منطقه شمال غرب خلیج فارس کرده و آن را در نرم افزار ناوبری openCPN به کار گرفته‌اند.

علائم کمک ناوبری به عنوان

در رابطه با حوزه فعالیت شرکت بر و بحر توضیح بفرمایید؟

ما نمایندگی شرکت "ن های" هستیم. ۳۱ تیر گذشته اولین کشتی خط شکن (منظور تحریم شکن است) وارد بندار ایران شد و از آن به بعد هم هر هفته به بندر شهید رجایی تردد می‌کنند. طبیعتاً یک رشته بازارها به صورت دست اول در اختیار تجار ایران است و کرایه حمل‌ها به مرور متعادل شده است. کشتی که وارد بندرعباس می‌شود ۴۵۰۰ تنی. ای یو ظرفیت دارد. همچنین حمل مواد معدنی هم انجام می‌دهیم. شرکت ون‌های تمایل زیاد به حمل مواد معدنی ندارد. چون ناولگان کوچک است و تعداد کانتینر در حدود ۲۵۰ هزار تا در اختیار دارد بیشتر تمایل دارند کانتینر را در گرید "A" حفظ کنند چون حمل مواد معدنی گرید را به "B" و "C" کاهش می‌دهد، و موجب می‌شود به راحتی در خاور دور نتوان مواد غذایی یا کالاهای ارزشمند مثل لباس و لوازم الکترونیکی را جلب کرد و چون این کالاهای حمل خوبی می‌پردازند سعی می‌شود گرید کانتینرها "ای" باشد. یک رشته کانتینر وجود دارد که گرید پایین دارند و اجازه می‌دهند مواد معدنی مثل سنگ آهن، کرومیت یا سولفور توسط آن کانتینرها حمل شود.

صحبت آخر...

باز هم دولت سالاری در ایران از اهدافی که خود مشخص کرده بود جدا ماند. قرار بود رایانه را به کسی بدهند که نیاز دارد. اقتصاد را کارآمد کنند و شدت مصرف انرژی کاهش یابد. قرار بود قیمت فرآورده‌های نفتی به کمتر از فوب خلیج فارس برسد. در سال ۹۰ ارزش پول ملی یک سوم شد. لذا به فوب خلیج فارس نزدیک نشدیم بلکه دورتر هم شدیم. اتفاقی که الان افتاده است ما به سمت فوب خلیج فارس حرکت نکردیم اما کاهش قیمت نفت، در واقع فوب خلیج فارس به سمت ما آمد. آیا دولت می‌تواند از این موضوع بهره ببرد که اگر قیمت سوخت در آینده افزایش یافت قیمت مصرف سوخت در کشور افزایش یابد، تا شدت مصرف انرژی با توجه به هزینه بر بودن آن منطقی تر شود؟