



هدایت، نه حمایت

نتیرهای ممکن از پیچیدگی‌های قوانین و مقررات از یکسو و الزامات و مقتضیات زمانی ناظر بر تدوین و اجرای قوانین و مقررات از سوی دیگر، مواردی هستند که اغلب اوقات فعالان اقتصادی را به تنگی‌های عملیاتی سوق می‌دهند. مقاله حاضر دیدگاه امید ملک مدیر عامل شرکت برو و پخر ایران در زمینه یکی از همین موارد است: **ملاحظاتی پیرامون "مقررات حمل کالاهای وارداتی کشور".**

۱- قانون، کلیه صاحبان کالاهای ایرانی که از ناوگان خارجی (زمینی، دریایی، هوایی) نسبت به حمل و ورود کالاهای خود را داخل کشور استفاده می‌کنند موظف به اخذ مجوز حمل کالا قبل از مراحل گشایش اختبار از سازمان حمل و نقل و پایانه هستند.

در سال‌های پایانی دهه سوم پس از انقلاب و پس از جنگ ایران- عراق، پس از انقلاب و پس از جنگ ایران-جمهوری اسلامی ایران در فرار و نشیب دوران دفاع مقدس و عصر سازندگی و تحولات سیاسی ۲ خرداد ۱۳۷۶ اوپس از آن کسب نموده‌اند، هم اکنون طبق وسیعی از مدیران تربیت شده در همه این سال‌ها کوکه‌باری از اعلم و ترجیه سکاندار بینگاه‌های اقتصادی متوجه و بزرگ کشور می‌باشند.

اما بینگاه‌های اقتصادی دولتی در همه این سال‌ها باز از الگو و روشن‌اندازه‌گیری، عقب‌مانگی و بازدهی پایین به دلایل عمده ساختاری شاهنامه از آن مهم‌تر چنین بگاه‌هایی که فقط با حمایت دولتی و بودجه عمومی سر برآورده‌اند همیشه یک سر رشته مفاده اقتصادی را در لایحه پلان اما توجه به قانون مادر که باعث تحریر اینین نامه بالا گردید مختلط بین منظور در کتاب‌های قانون کشور تحریر شد ولی چنان قوانینی هر چند از سر خبرخواهی و به نیت حفظ سهم شرکت‌های دولتی در بازار تدوین شد اما توانت به اصلاح ساختار و حفظ نشاط و پیویانی این شرکت که بینجامد.

غیر اقلاب با اشراف کامل به مشکلات موجود چنان انجام داده و استقرار نمایندگان خود در مرزهای جاهدی اینجاو دفاتر و سفارت‌های اینده کشور را پاسخگو خواهد بود؛ قانون مقررات ترد و سابل تقاضه خارجی (صوب ۱۳۷۷) ماده واحد می‌گویند: "بمنظور مین اسازی، تکمیل و بهسازی کشور در حال امروز، بجزیه‌الانزوی و بخلاف ایرانی، مرابت باید در مجوز حمل مادر شده قید شود".

سیاری از قوانین حمایتی توسعه دولتمردان و مجلس مختلف بین منظور در کتاب‌های قانون کشور تحریر شد ولی چنان قوانینی هر چند از سر خبرخواهی و به نیت حفظ سهم شرکت‌های دولتی در بازار تدوین شد اما توانت به اصلاح ساختار و حفظ نشاط و پیویانی این شرکت که بینجامد.

دستورالعمل های روشن و سریع ایشان چونان اتفاق نمی‌گذارد و این بروزگرانه این رف سگنین را فراهم نماید، انتظار می‌رود که بلوغ مدیران دولتی خود زمینه لازم را می‌توانند و در اینجا به موضع متعارض و اکابری پیشتر موضوع اعمالاً به بروزرسی یکی از این قوانین

نمی‌پردازند.

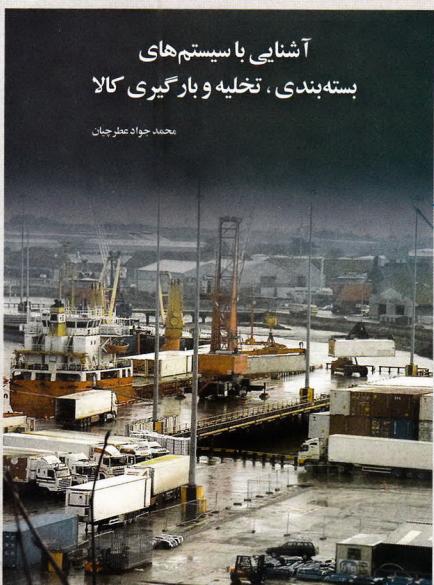
در ماه ۲۰ از نصلی سوم تحت عنوان "مقررات حمل کالاهای وارداتی کشور" موضوع آینین نامه‌ای مصوب هیات وزیران شماره... چنین امده است: در اجرای تبصره

نشر قلمرو آفتاب چاپ دوم را منتشر می کند:

آشنایی با سیستم های

بسته بندی، تخلیه و بارگیری کالا

مهدی، جواد عطرجان



تالیف: مهندس محمد جواد عطرجان

یکی از مشکلات بخش حمل و نقل کشور کمبود کتب و متابیع علمی و تخصصی به زبان فارسی در رابطه با گردشگری ایرانی کوچک است که در زنجیره عمليات حمل و نقل. این نقصان به نحو بارزتری به چشم می خورد. کتاب مذکور در هزوزه تخصصی سیستم های بسته بندی و تخلیه و بارگیری کالا به نوبه خود اوایل است.

این کتاب

تکلیف: تخلیه و بارگیری کالا به نوبه خود اوایل است.

بخش اول: تعاریف

بخش دوم: طبقه بندی کالا

بخش سوم: سیستم های بسته بندی

بخش چهارم: پالت و انواع ان

بخش پنجم: پوشش نارگان ایرانی الزامی

می باشد (ایضاً شناسنامه اسلامی ایران با تمام

طریق و با قانون حمایت گفته اند) می باشد.

بخش ششم: راهنمای بسته بندی کالا

بخش هفتم: کاتبین و مشخصات آن

بخش هشتم: بارگیری کاتبین (بارچینی)

بخش نهم: ایندی مرحله بارگیری کامپون

بخش دهم: حمل و نقل کالاهای خطرنک

بخش یازدهم: نشانه ها و معنایها (مرحوب به اطلاعات روی بسته بندی و علامت گذاری در بسته بندی بار)

بخش دوازدهم: نقش تخلیه و بارگیری در زنجیره حمل و نقل

اخذ و به حساب خزانه و ارزیزی می شود. لذا با توجه به قانون مقررات تعدد و سایل تقلیل خارجی مشخص می شود که:

۱- این قانون بنا به مصلحت و به منظور اینمن سازی و تکه هایی به سایزی جاده ای غیر ایرانی آن هم با توجه به عوایض از ناوگان گذاری کنندگان اعظام کامپون و قیمت گردیده است. این نوع عوارض درین معنت حمل و نقل بین المللی و کامپونداران به "دوزول" شهور است.

۲- سقف این عوارض یکصد میلیارد ریال تعین شده است و لی مخصوص نگردد که این سقف سالانه می باشد و یا هر گاه که این مبلغ تحصیل شد چنان عوارضی بلا موضوع خواهد بود.

۳- در حالی که قانون در بعض این محدودیت ها صراحتاً و تلویحاً وضع عوارض مربوط به ناوگان جاده ای می باشد، که علاوه بر شرایط مقطع وضع عوارض قاتگذار نسبت به نحوه هزمه آن و سقف وصول جان عوارضی و رفتار کشورهای متقابل در وضع عوارض و هیچین نحوه محاسبه آن به تفصیل توضیح داده است معالصف مسؤولان و وقت وزارت راه و شهرسازی تهیه این اینم باعده دقت اند مدن قانون و با درج کمام (منی، دریایی، هوایی) پس از ناوگان خارجی امکان وصول چنان عوارضی را به مورد اجرای گذارده اند در حالی که:

اولاً در دروشن های حمل دریایی و هوایی، ناوگان خارجی که از بنادر و فرودگاه های کشور به مظور تخلیه کالای وارداتی ایرانی استفاده می نمایند چنان که باشد جبور به پرداخت عوارض بندری و هوایی درخصوص استفاده از چنان امکانات هستند. حال آنکه چنین عوارضی در هنگام حمل زمینی با کامپون وجود ندارد که قانون گذار بایدین و سیله معنی در جیران آن نموده است.

ثانیاً عوارض بندری و فرودگاهی کشته ها و هایمه های خارجی از مرتباً گران تراز چنین عوارضی برای کشته ها و هوایی اسماهی با پرچم ایران می باشد. لذا اعمال این ماده در هنگام حمل و نقل کشته های ایرانی از زمانی که با توجه به ظرفی و گستره چغرایی تحت پوشش نارگان ایرانی الزامی

می باشد (ایضاً شناسنامه اسلامی ایران با تمام طرفیت و با قانون حمایت گفته اند) می باشد. لذا اعمال این ماده در هنگام حمل و نقل کشته های ایرانی و گذاره از مدتی که این پرداختی هادر خرخه داد و سند باعطا دارد که این پرداختی به مصرف کشته ایرانی تحمیل می شود که مجدداً تقدیم می باشد.

ثالثاً به نظر می آید که این اهرم مالی در جهت تشویق تجار ایرانی به استفاده از ناوگان ایرانی طرح شده باشد. اما با اخذ عوارض از وارد کننده ایرانی به چنان ناوگان خارجی، با افزایش هزمه تمام شده کالا که در نهایت توسط مصرف کننده پرداخت می گردد طبقه به تمامی احاد

ملت ایران شاهد وارقدرت رفاقت کالاهای صادراتی ایرانی نز کاسته است. به نظر رسد که در سایه منابع رهبر اتفاقات که در قالب اصل ۴۴ قانون اساسی حقوق بادنه وقت تجدیدنظر در برخی از قوانین بخصوص موارد اشاره شده فرا رسیده و مدیران خود کرده به حمایت بایستی به

هدایت در حوزه عمل خود بینداشتند.

علاوه مندان برای تهیه این کتاب می توانند

با شماره تلفن: ۸۸۹۲۵۹۴۰ (نشر قلمرو آفتاب) تماس بگیرند.