

صفحه نخست | بایگانی | ویژه‌نامه | جستجو | شناسنامه | تعرفه اشتراک | تعرفه آگهی | تماس با ما | RSS



HAMLONAGHL WEEKLY
TWEKLY.IR



جستجو

نخستین هفته‌نامه تخصصی حمل و نقل

امروز: سه شنبه ۱۲ دی ۱۳۹۶ | Tuesday 2 Jan 2018 | ۱۴ آبان ۱۴ ربيع الثاني ۱۴۲۹

پربیننده‌ترین:



عنوان صفحه‌ها

صفحه اول

خبر

مجلس

شهرسازی و مسکن

کاور ۲

جاده‌ای

ریلی

زیرساخت

هوایی

دریایی

شهری

گزارش

خودرو

اینفوگرافی

اجتماعی

صفحه آخر

نظر سنجی

شماره: ۱۴۵ | ۱۳۹۶ دوشنبه ۱۱ دی

کد خبر: ۱۵۹۷۵

همه کشتی‌های ایرانی ملی هستند

روشن است که بزرگ‌ترین قربانی دخالت‌های دولت در اقتصاد، بخش خصوصی است. شرکت‌های دولتی از آنجاکه دغدغه سوددهی ندارند، اغلب مسیر اشتباه خود را ادامه می‌دهند؛ اما بخش خصوصی از آنجاکه مجبور است به سود برسد، ناگزیر تلاش می‌کند بهترین مسیر را انتخاب کند. از سوی دیگر حضور در بازار برای بخش خصوصی به معنای رقابت است. رقابتی که دخالت‌های مکرر دولت آن را تهدید می‌کند و عملاً آن را نابود می‌کند. وزیر راه و شهرسازی بارها بر ایجاد فضای رقابتی تأکید کرده است.

سازمان بنادر و دریانوردی نیز در تلاش است تا همین مسیر را پیش بگیرد. با این حال همه چیز در اختیار این دو نیست. علاوه بر این پس از اجرای اصل ۴۴ همچنان برخی از شرکت‌هایی که سابقاً دولتی بودند، هنوز هم از حمایت‌ها دولت بهره می‌برند و این به معنای ناتوانی بخش خصوصی برای حضور در بازار رقابتی است. «حق پرچم» از جمله مواردی است که بخش خصوصی شدیداً منتقد آن است. امید ملک، فعال بخش خصوصی و عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در این گفتگو به این موضوع پرداخته است.

«حق پرچم» از کجا و با چه دلیل آغاز شد؟

باید کمی به عقب برگردیم. فکر می‌کنم سال ۷۳ بود که سازمان راهداری وقت این موضوع را به صورت لایحه‌ای به وزارت راه و ترابری پیشنهاد می‌دهد و آنها هم از طریق دولت لایحه را به مجلس می‌برند و تصویب می‌شود.

در آن زمان هم مثل امروز سازمان راهداری متولی حمل و نقل جاده‌ای بود و در نتیجه تمام توجه و تمرکز خود را روی این بخش گذاشت و بسیار تلاش داشت تا از ناوگان جاده‌ای کشور حمایت کند. در لایحه هم تمام کلمات بر همین اساس و مبنا به کار برده شده‌اند.

ایده هم این بود که در مرزهای جاده‌ای کشور نماینده‌های سازمان راهداری مستقر شوند و کامیون‌های خارجی را پایش کنند و ببینند که مثلاً این کامیون تا چه عمقی می‌خواهد برود یا اینکه تفاوت قیمت سوخت لحاظ شود و چیزهایی از این قبیل.

آن زمان مشخص بود که این درآمد برای چه بخشی باید هزینه شود؟

در آن زمان وقتی وزارت راه و ترابری تصمیم به نوشتن آیین‌نامه گرفت این آیین‌نامه را در بیست و چند بند تنظیم کرد و تمام این بندها هم درباره حمل و نقل جاده‌ای بود.

در این آیین‌نامه فقط صحبت از رانندگان و ناوگان جاده‌ای است. حتی قانون‌گذار محل مصرف این عوارض را هم در قانون ماده‌واحد پیش‌بینی کرده و بر این اساس این درآمد باید برای توسعه بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها هزینه بشود. طبیعتاً در زمان تصویب این قانون در سال ۷۳ با توجه به شرایط تحریم، سال‌های ابتدایی پس از جنگ و دغدغه سازندگی این اتفاق توجیه داشت.

پس چطور بخش دریایی و هوایی هم مشمول این قانون شد؟

امروزه همه می‌دانند که این آیین‌نامه مربوط به حمل و نقل جاده‌ای است. متأسفانه ما نمی‌توانیم ثابت کنیم، اما کسانی هستند که می‌توانند شهادت بدهند که مسائلی در کار بوده و برخی از نمایندگان سازمان‌های ذی‌نفع به وزارت راه گفته‌اند که موقع نوشتن آیین‌نامه در یکی از بندها جلوی ناوگان جاده‌ای پراکنزی باز شود و حمل و نقل دریایی و هوایی هم نوشته شود. از آن زمان این حرکت غیرقانونی به تجارت کشور تحمیل شده است. سازمان‌های دولتی هم متأسفانه خودشان را پاسخگو نمی‌دانند. در سال ۸۶ هم این جریان دوباره طرح شد و کسی پاسخ نداد و بعد از آن هم مطرح شده است. بعد ما این طرح را به کمیسیون ماده ۷۶ بردیم و الان هم این موضوع مطرح است. مگر در زمان تحریم که تردد ناوگان به همه قاره اروپا ممنوع شده بود هم اگر از اروپا باری می‌آوردید باید این عوارض را پرداخت می‌کردید!

موضع سازمان‌های ذی‌ربط چه بوده است؟

در تمام طول این سال‌ها سازمان راهداری توضیحی نداده که ناوگان ما در کجای کره زمین تردد ندارد و در نتیجه هر باری که وارد کشور شده شامل این عوارض شده است که از دید ما غیرقانونی است و گرفته هم شده است.

اما استدلال دولت این بوده که قرار است از ناوگان ملی حمایت کند

مگر وظیفه دولت این است که در تجارت دخالت کند؟ تاجر باید بهره ببرد و این درست نیست که دولت خودش را در جایگاهی بگذارد که باید با این ناوگان کار کنی و گرنه من تو را جریمه می‌کنم. این مداخله در

تیترا خبرها



خطرها را از بیخ گوشمان رد کردیم

هنوز هم دیر نیست...

نوسازی ادوات راهداری با هدف احیای هیپکو

صفر تا صد؛ بخش خصوصی

تهدید فیری

حاشیه‌های یک خرید بزرگ

همه کشتی‌های ایرانی ملی هستند

کیوسک



تجارت است. ما از اساس با این طرح مخالفیم؛ اما متأسفانه این شرایط استمرار داشته و دوستان هم تمایلی ندارند که شفافیت باشد. همه بحث هم این است که بارها با ناوگان ملی حمل شود.

تأثیر این قانون به شکل ملموس چه بوده است؟

وقتی ظرفیت ناوگان تکمیل است و بار وجود دارد تکلیف چیست؟ آن‌هم درحالی‌که بیشتر کالاهای ما خارجی است. در دوران تحریم کرایه حمل از چین به ۴ هزار دلار رسید و الان این کرایه به ۴۰۰ دلار کاهش یافته است. این امر به دلیل رقابت است. اگر رقیب نداشته باشیم که وضعیت فاجعه خواهد بود. فلسفه چنین قانونی اشتباه است.

تکلیف حمایت چه می‌شود؟

این فقط مربوط به ناوگان جاده‌ای است و الان هم فصل آن به سرآمده است. باید به دنبال روش‌های نوینی باشیم. باید با شیوه‌های نوینی به دنبال حمایت از ناوگان داخلی باشیم. باید تلاش کنیم با بهره‌گیری از مزیت نسبی کاری کنیم. کاری که به رقابت آسیب نزنند. قلمرو داخلی کشور ما وسیع است و طبیعتاً پیمایش ناوگان‌هایی که وارد این قلمرو شوند دارای هزینه خواهد بود. طبیعتاً هر کامیون خارجی که وارد کشور شود بیش از یک کامیون داخلی هزینه خواهد داشت. البته فعلاً ما به بخش دریایی کار داریم. این عوارض نابه‌جا و ناحق است. امیدواریم با تلاش‌های شورای عالی ترابری این وضعیت به شرایط اسبق برگردد و حمایت هم به شکلی صحیحی صورت بگیرد.

خیلی‌ها معتقدند این قانون به نفع کشتیرانی جمهوری اسلامی بوده و درواقع نوعی تبعیض آشکار است

بسیار زیاد! کدامیک از شرکت‌های خودروسازی بزرگ کشور برنامه حملشان را به شکل مناقصه برگزار می‌کنند؟ هیچ‌کدام. همه این بارها در اختیار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است. ما که مخالف کشتیرانی جمهوری اسلامی نیستیم. ما فقط می‌گوییم این ناوگان باید در بازار به شکل سالم رقابت کند. آقای دکتر آخوندی هم در روز حمل‌ونقل به‌درستی اشاره کردند که حمل‌ونقل دریایی عرصه جهانی است و محلی نیست. کشتیرانی جمهوری اسلامی خودش بر بنادر و بار کشور تمرکز کرده است و ما به‌عنوان بخش خصوصی باید بچرخیم تا بار بگیریم و بعد هم زیر این بار این قانون برویم.

اما این توجیه وجود دارد که نوعی درآمذزایی است.

ناوگان دریایی باید بتواند چسبندگی و وابستگی خودش را ایجاد کند. وقتی شما در این عرصه هستید باید از طریق طرف‌های خارجی ارز وارد کشور کنید. حالا از من تاجر ایرانی ارز را بگیرید که هنر نیست. آن‌هم با ضرب جرمه. متأسفانه دو سال و نیم است که این عوارض افزایش پیدا کرده است. این به معنای گران‌کردن نهادهای تولید داخل کشور است.

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مدت‌هاست که دیگر یک شرکت خصوصی است. با این حال هنوز هم به‌عنوان ناوگان ملی شناخته می‌شود. با این نگاه موافقت می‌کنید؟

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی قبلاً دولتی بوده اما واگذار شده و الان هم به‌اشتباه می‌گویند ملی. همه کشتی‌ها و فایق‌هایی که در این کشور هستند، ملی به شمار می‌روند. نه اینکه فقط یک شرکت تافته جدا بافته باشد. این اسم اشتباه است. اقتصاد یا دولتی است، یا خصوصی است یا تعاونی. اگر دولتی است و باید حمایت کنند دولت باید دولت از جیب خودش حمایت کند؛ نه اینکه از جیب مردم از یک ناوگان خصوصی حمایت شود. دولت هم می‌تواند این کار را بکند. همیشه هم این کار را کرده است. وام‌های بلاعوضی که به این شرکت داده شده جزو همین حمایت‌هاست؛ دولت می‌تواند در بخش سوخت از این ناوگان حمایت کند. نه اینکه در مسیر تجارت دخالت کند و آن را مختل کند.

ارسال دیدگاه شما

دیدگاه های ارسال شده توسط شما، پس از تایید توسط مدیر سیستم منتشر خواهند شد

پیام هایی که حاوی تهمت یا افترا باشد منتشر نخواهند شد

پیام هایی که به غیر از زبان پارسی باشد منتشر نخواهند شد

نام شما:

پست الکترونیک:

دیدگاه شما: