

## گزارش ماه

و سازمان‌های مرتبط با این فعالیت دریغ نکرده است.

از لحاظ طرح‌های تضمین و پوشش بیمه‌ای دسته جمعی می‌توان ادعا کرد که انجمن سراسری شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران از زمره معدود انجمن‌ها در سطح جهان است که توانسته است در زمینه‌های مهم و اساسی چون تضمین حقوق و عوارض گمرکی، مسوولیت مدنی حمل‌کنندگان و حقوق صادرکنندگان بارنامه و راهنماها (CMR) پوشش بیمه‌ای مطلوب و مناسبی را برای اعضای خود فراهم آورد.

علاوه بر خدمات یاد شده، هیات مدیره و کارشناسان این انجمن خدمات مشورتی و رایزنی‌های حرفه‌ای خود را در اختیار متولیان بخش حمل و نقل قرار داده و در تنظیم قوانین، آیین‌نامه‌ها، مقررات و دستورالعمل‌های مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی سهیم بوده‌اند و امید دارند که در سایه همکاری‌ها و مودتی که بین بخش‌های دولتی و خصوصی پدید آمده است، در کنار برنامه ریزان و سیاست‌گذاران بخش در ساماندهی و پیشبرد و ارتقای سطوح کمی و کیفی خدمات حمل و نقل و سرمایه‌گذاری‌های لازم، گام‌های بلندتر و موثرتری را برداشته و به یاری ایزد منان موجبات کسب اعتبار و حیثیت روزافزون این حرفه و صنف را

موجب اساسنامه، وظیفه هماهنگی و ارتقای وضعیت و کیفیت کار اعضا و در عین حال، وظیفه توزیع کارنه‌تیر را بر عهده داشت.

بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و در راستای سیاست دولت جمهوری اسلامی ایران دایر بر بسط فعالیت و حمایت از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایرانی، تعداد این شرکت‌ها افزایش یافت و به تبع آن، تعداد اعضای سندیکانیزفرونی‌گرفت. با تصویب قانون جدید تشکل‌های صنفی، نام این سندیکا در سال ۱۳۷۴ به انجمن سراسری شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران تغییر یافت. در سال‌های بعد از انقلاب اگرچه دامنه فعالیت انجمن گسترش یافته است، ولی موقعیت و میزان پذیرش آن در میان متولیان بخش حمل و نقل نشیب و فراز داشته و میان‌نگرشی منفی در سال‌های پیش تا قبول و پذیرش و احساس همکاری در سال‌های اخیر در نوسان بوده است. در حال حاضر، شمار اعضای انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران از حدود ۲۵۰ شرکت فراتر رفته است. با تغییر نگرش دولتمردان به نقش و اهمیت تشکل‌های صنفی، انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی نیز در هر زمینه و تا سرحد مقدرات خود از همکاری و همیاری بامتولیان بخش حمل‌ونقل

	۱	۲	۳	۴
۵	۶	۷	۸	۹
۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴
۱۵	۱۶	۱۷	۱۸	۱۹
۲۰	۲۱	۲۲	۲۳	۲۴
۲۵	۲۶	۲۷	۲۸	۲۹
۳۰	۳۱			

درباره اتحادیه‌ها و تشکل‌های اقتصادی وابسته به اتاق ایران

## انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران

کالا عمدتاً توسط فورواردرهای خارجی که نمایندگان یا دفاتری در ایران داشتند، انجام می‌شد. این تجمع صنفی با نام "سندیکا" فعالیت خود را شروع کرد و در تاریخ ۱۳۵۲/۶/۲۹ به عضویت سازمان جهانی FIATA پذیرفته شد و به

### ● تاریخچه انجمن

در سال ۱۳۴۸ این انجمن با همت و فعالیت سه شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی ایرانی تأسیس شد. در آن زمان شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایرانی انگشت شمار بودند و حمل و نقل بیرون مرزی



فراهم و برند.

● هیات مدیره

در آخرین انتخابات انجمن که در تاریخ ۱۱/۴/۱۳۷۷ برگزار شد، نامزدکن زیر به عنوان اعضای هیات مدیره بین انجمن انتخاب شدند:

- ۱- سید حسین میر محمد علی، رئیس هیات مدیره انجمن
- ۲- جواد سمسارینر، دبیر
- ۳- یوسف مقدمی فر، نایب رئیس
- ۴- محمدحسین خحندی مقدم، نایب دبیر
- ۵- محمد حمائی، عضو هیات مدیره و خزانة در
- ۶- سعید زبر جدان، عضو هیات مدیره
- ۷- اسماعیل خانلو، عضو هیات مدیره
- ۸- همایون اسدی لنگرودی، عضو هیات مدیره
- ۹- سیده فاطمه مقیمی، عضو هیات مدیره و مسوول روابط عمومی

● اهداف انجمن

در ماده پنجم اساسنامه انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران اهداف آن به شرح زیر آمده است:

- ۱- همکاری با مسوولان ذی‌ربط در جهت پی ریزی نظام جامع و هماهنگ در امر حمل‌ونقل

بین‌المللی و عملیات وابسته به آن.

۲- کوشش در جهت پیشبرد بهبود امور مربوط به صنعت حمل‌ونقل کشور.

۳- ارتقای دس عمی و فنی اعضا در رابطه با سیرف‌های خاصه در امر حمل و نقل بین‌المللی و عملیات وابسته به آن و اعمال مدیریت پیشرفته.

سرویس بست الکترونیک برای اعضا-تامین طرح‌های دسته جمعی بیمه ای-اطلاع رسانی به اعضا در کلیه زمینه‌های صنفی-ارایه برنامه‌های آموزش حرفه‌ای به اعضا و علاقمندان به رسته حمل و نقل بین‌المللی-اطلاع رسانی به اعضا در کلیه زمینه‌های صنفی-رسیدگی به اختلافات

● راه حل مشکلات حمل و نقل در اصلاح سیستم اداری و شفاف کردن قوانین است.

فی‌مابین شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، صاحبان کالا و رانندگان.

● مسایل و مشکلات عمده صنعت حمل و نقل

آقای جواد سمسارینر، دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در یک گفتگو به‌طور مشروح به مشکلات انجمن پرداخت و این مشکلات را به دو بخش درون مرزی (داخلی) و برون مرزی (خارجی) تقسیم کرد و گفت: با توجه به بوروکراسی اداری که بر سیستم‌های دولتی کشور حاکم است، طبیعتاً بخش درون مرزی گرفتار است. بعد از انقلاب مشکلاتی چون جنگ، تحریم اقتصادی و... باعث شد که بافت اداری مشکلاتش گسترش یابد و البته تلاش‌هایی برای رفع این مشکلات به عمل آمد، اما کمتر به نتیجه رسیدیم. وی افزود: با توجه

- ۴- فعالیت جمعی به منظور سامین حقوق و مدافع حرفه‌ای شروع و قانونی.
- ۵- حمایت از اعضا و دفاع از حقوق قانونی آنان.
- ۶- ممانعت از بروز اختلافات بین اعضا و ایجاد حسن روابط و همکاری نزدیک بین آنان.
- ۷- حل مشکلات و اقدام جهت بهبود شرایط کار.

● اهم فعالیت‌های انجمن

انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران فعالیت‌های وسیع و گسترده‌ای را انجام می‌دهد و اهم این فعالیت‌ها عبارتند از: صدور و کنترل راهنامه (CMR) - صدور و کنترل مجوز ترانزیت-تحويل و کنترل بارنامه‌های FBL - تحويل و کنترل مجوز تردد کشورهای ثالث-اخذ روادید برای رانندگان و مدیران شرکت‌های عضو-راه‌اندازی

به ماهیت این صنف ما فرصت‌ها را مغتنم نشمردیم و بلکه آنها را از دست دادیم. ما برای کار مجبوریم به سازمان‌هایی چون اتاق بازرگانی، گمرک، سازمان پایانه‌ها، سازمان بنادر و کشتیرانی، موسسه استاندارد و قرنطینه نباتی و دامی مراجعه کنیم و در واقع، یکی از مشکلات عمده همین بوروکراسی حجیم اداری است.

به گفته دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، این بوروکراسی دست و پاگیر و زاید باعث شده که سیستم اداری ما در زبیه سرعت، کیفیت، قیمت و ارایه دیگر خدمات ترانزیتی به مشتریان خارجی ناتوان باشد و ترانزیتی که در سال‌های ۷۴-۱۳۷۲ سالی ۲/۵ میلیون تن در بندرعباس بود، امروز به ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تن در سال برسد. زینهاهمه به دلیل بی‌تدبیری‌ها و بی‌توجهی‌ها نسبت به آینده بوده و همه به نوعی مقصر قلمداد می‌شویم. تا این مسایل در سیستم اداری ما حل نشود، یعنی تا نتوانیم مشکلات درون مرزی خودمان را مرتفع کنیم، قادر به عوض کردن هیچ نوع سیستمی در خارج از کشور نخواهیم بود.

سستی بودن ساختار حمل و نقل جاده‌ای نیز یکی از موانع اصلی این بخش است. امروزه ما با سیستمی مواجه هستیم که از نظر تکنولوژی ناوگان به حد صفر رسیده است و با



ادامه روند کنونی متوقف خواهد شد، البته قسمتی از این توقف مربوط به سیاست‌های اقتصادی-پولی مملکت در داخل و رکودکاری در خارج از کشور است. مساله دیگر که در کنار این عوامل مطرح است، موضوع عدم امکان خرید و فروش آزاد وسایط حمل‌ونقل جاده‌ای است که با هیچ کدام از استانداردهای تکنولوژی ساخت جهانی مطابقت ندارد، چرا که ظرف مدت ۲۰ سال گذشته هیچ وسیله جدیدی وارد کشور نشده و اگر هم وسیله‌ای می‌آید، مربوط به تکنولوژی ۲۰ سال پیش است. مردم هیچ جای دنیا دیگر تحمل دود آگروز کامیون‌های ما را ندارند، یعنی صنعتی که به مدت ۲۱ سال دچار ایستایی شده است، به زودی از جاده‌های ترانزیتی کشور ما و رقابت در بازارهای جهانی حذف خواهد شد، کمالینکه کامیون‌های ما که در چند ساله اخیر به کشورهای اروپایی تردد داشتند، به دلیل پایین بودن تکنولوژی شان با جریمه بسیار سنگین از سوی پلیس آن کشورها مواجه شده‌اند. در نتیجه، رانندگان ما از ترس مواجه شدن با پلیس و عدم توانایی برای پرداخت جریمه، یا تعویض قطعات یا تجهیز کامیون ترجیح می‌دهند که به خارج از کشور مسافرت نکنند و در نتیجه، ما مجبور می‌شویم که ۲ تا ۳ برابر کرایه‌ای را که امروز به کامیون‌های

ایرانی می‌دهیم، به کامیون‌های خارجی بپردازیم. وی افزود: به طور کلی، ۶۰ درصد مشکلات عمده ما به وزارت راه و ترابری بر می‌گردد.

تدریجی نحوه عمل و نگرش و سیاست‌گذاری‌های ما تاکنون سبب بروز موانع بزرگتری شده است که بطور خلاصه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

**● بخش خصوصی در شرایط کنونی امکان و آمادگی سرمایه‌گذاری زیربنایی در بخش حمل و نقل را ندارد.**

۱ - عدم توجه ترانزیت کنندگان معاونت‌های مختلف این وزارتخانه هیچکدام با هم هماهنگ نیستند و سیاست کلی و یکنواختی ندارند. حرکت موازی باعث می‌شود که کارها لوٹ شود و به هدف اصلی نرسیم. ۴۰ درصد مشکلات دیگر هم مربوط به بخش‌های گمرک، نیروی انتظامی و وزارت امور خارجه است. اگر ۶۰ درصد مشکلات ما حل شود، با ۴۰ درصد دیگر به راحتی می‌توان برخورد کرد و مشکلات را بر طرف نمود.

۱ - عدم توجه ترانزیت کنندگان به مسیرهای رقیب شامل: برنامه تراسیکا که شبکه قدرتمندی از کشورهای عمده آسیای میانه و اتحادیه اروپا و کشورهای اکراین و چین از آن حمایت می‌کنند. موسسات مالی اروپایی به تنهایی تاکنون ۱/۸ میلیارد دلار برای توسعه طرح‌های زیر بنایی این کریدور اختصاص داده‌اند: این مبلغ علاوه بر مبالغی است که خود کشورهای ذینفع صرف توسعه شبکه راه‌ها و بنادر و سایر تاسیسات خود کرده و خواهند کرد.

وی همچنین مشکل ضرایب مالیاتی را مطرح کرد و گفت: قوانین مالیاتی مربوط به شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی قوانین قدیمی هستند. ضرایب مالیاتی که بر شرکت‌های حمل و نقل اعمال می‌شود، ۳۵ درصد است. ما سال‌ها است در این رابطه با وزارت امور اقتصادی و دارایی در گفتگو هستیم تا بپذیرند که معقول‌ترین ضریب برای این صنعت ۱۲ تا ۱۵ درصد است که البته هنوز به نتیجه مطلوب نرسیده‌ایم. وی افزود: عواقب و آثار

۲ - مسیرهای شرقی و شمالی فدراسیون روسیه و مسیرهای دیگر که می‌توانند با مسیر ایران به رقابت برخیزند. یک حرکت تهورآمیز در راستای صرف‌نظر کردن از منافع کوتاه مدت و اقدام سریع در برداشتن موانع و رفع کمبودها و نقص ظرفیت‌ها می‌توانست مسیر ایران را در انظار ترانزیت کنندگان بالفعل و بالقوه به صورت یک مسیر قابل اعتماد و همیشگی و روان جا بیندازد و برای استفاده کنندگان از

این مسیر ایجاد عادت نماید. وی در پاسخ به سوال راجع به استفاده از تسهیلات بانکی گفت: ظرف ۲۰ سال گذشته سیستم حمل‌ونقل بخش خصوصی کوچکترین سهمی از حمایت‌هایی که به بخش دولتی تعلق می‌گیرد (همچون تسهیلات بانکی) نداشته است. متأسفانه حمل و نقل تاکنون به عنوان یکی از موارد مربوط به خدمات منظور شده و به تازگی به آن عنوان 'صنعت' داده می‌شود. اگر برای این وضعیت چاره‌ای نیندیشیم، بی شک تا سال ۲۰۰۳ از صحنه حمل و نقل‌های بین‌المللی کاملاً حذف خواهیم شد.

وی در رابطه با مشکلات برون مرزی این صنعت به مشکل اصلی و عمده ویزا اشاره کرد و گفت: وزارت امور خارجه هماهنگ کننده دیدارها و سمینارهاست و بخش سیاسی مملکت را طراحی می‌کند، اما تاکنون نتوانسته مشکل ویزا را برای حمل و نقل ما حل نماید. حذف روادید با کلیه کشورهایی که موافقتنامه تردد داریم، از مسایل اساسی صنعت حمل و نقل است.

وی افزود: در این زمینه به یک خانه تکانی و فعالیت چشمگیر و دیپلماسی فعال و پیگیر در بیرون از خانه خود احتیاج داریم. سفارتخانه‌ها و دستگاه دیپلماسی خارجی ما باید جلودار حمل و نقل بین‌المللی ما باشند. هزینه‌ها، عوارض، باج راه‌ها



شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، راه حل این مشکلات را باید در اصلاح سیستم اداری و شفاف کردن قوانین جستجو کنیم. حمل و نقل محصولات ترانزیتی از لحاظ پیچ و خم‌های اداری و مقرراتی داخلی و محدودیت‌های گوناگون برون مرزی که از مقوله عوامل بازدارنده نرم‌افزاری به شمار می‌آیند، از یکسو، و فرسودگی و نامناسب بودن و کمبود و گرانی وسایط نقلیه که از موانع سخت‌افزاری محسوب می‌شوند، از سوی دیگر، در تنگنا قرار دارد. چنانچه این موانع از سر راه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت کالا برداشته شوند، این زیر مجموعه بخش حمل و نقل به عنوان یک منبع عمده درآمد ارزی و ایجاد اشتغال نقش قابل توجهی را در اقتصاد ملی ایفا خواهد کرد.

کشورهای مسیر و مقصد محصولات ترانزیتی با سخت‌گیری‌های بی‌رویه در دادن روادید، اجازه عبور، افزایش‌های غیر مترقبه و مستمر عوارض گوناگون عملاً و در باطن با حمل و نقل ما مبارزه می‌کنند و در چنین شرایطی بخش خصوصی چندان کاری نمی‌تواند انجام دهد. واقعیت این است که در شرایط کنونی بخش خصوصی امکان و آمادگی سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در زمینه حمل و نقل را ندارد، اما اگر با کمک دولت در این زمینه راه بیفتد و موانع از پیش پایش برداشته شود و در موقعیت پایدار قرار گیرد، در میان مدت و بلندمدت بیش از آنچه از دولت دریافت نماید، پس داده و جبران خواهد کرد.

● راه حل و پیشنهاد

بنا به نظر دبیر انجمن

۳۰ تا ۴۰ هزار شغل را سرپا نگهداشته است. اگر قرار است که این چراغ روشن بماند و همین فرصت اشتغال هم از دست نرود، دولت بایستی با بهره‌گیری از معادلات سیاسی و تعاملات دیپلماسی شرایط حرکت برون مرزی را برای حمل و نقل تسهیل و حتی المقدور فراهم آورد و اجرا را به عهده بخش خصوصی بگذارد و مطمئن باشد که اگر این صنعت با شرایط نامطلوب کنونی ادامه حیات داده است، در شرایط هموارتر حتماً با موفقیت ادامه راه خواهد داد. بخش خصوصی از دولت در این زمینه توقع کمک مالی ندارد، بلکه انتظار دارد که دولت با رفع موانع و حذف عوامل بازدارنده و فراهم آوردن امکانات بهره‌بردار، به این بخش فرصت دهد تا توانایی‌های خود را بکار گیرد و اثبات نماید.

و مردم‌آزایی‌های کشورهای همسایه و مسیر تردد کمر حمل و نقل برون مرزی ما را شکسته است. البته اذعان داریم که این امر کاری دشوار و پیچیده‌ای است، ولی به هر حال اگر قرار است که حمل و نقل ترانزیتی ما دوام بیاورد و لاجرم نقش طبیعی و برحق خود را ایفا کند، چاره‌ای جز مبارزه بی‌امان با این گونه مسایل نیست. در غیر اینصورت، باید گفت که این رشته از دست ما خارج خواهد شد و رقبا ما را به طور کلی از صحنه بیرون خواهند راند.

بخش حمل و نقل زمینی (جاده و راه آهن) مدعی است که تاکنون با وجود همه مصایب و موانع موجود و بعضی کارشکنی‌های بخش عمومی دوام آورده و این چراغ را به هر حال روشن نگاهداشته است و معتقد است که همین آب باریکه ترانزیت

کیفیت بالا در بازرسی کالا



Intertek Testing Services

The world's largest product and commodities testing organization

با حضور در ۵ قاره جهان با مجوز مؤسسه استاندارد و بانک مرکزی سالهاست که واردات و صادرات ایران را بازدید می‌کند

هرگز فراموش نمی‌کنیم شما حق انتخاب دارید

تلفن: ۸-۸۸۲۴۷۹۷ فکس: ۸۸۲۶۵۲۸

ITSIran@mail.dci.co.ir

