

آینده صنعت حمل و نقل؛ راه هموارتر می شود

■ مسعود صفا

آیا دست‌اندا‌زهای صنعت حمل و نقل ایران در ۵ سال آینده کمتر و ناهمواری‌های موجود در بخش حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی، هموارتر خواهد شد؟ فعالان، دست‌اندرکاران و سرمایه‌گذاران بخش حمل و نقل کشور چه تصویری از آینده دارند و آیا تصویری ذهنی آنها با سیاست‌های برنامه پنجم توسعه رنگ واقیعت خواهد گرفت؟

صنعت حمل و نقل ایران در حالی پا به بهار طبیعت در سال ۱۳۹۰ هجری خورشیدی می‌گذارد که وزرات راه و ترابری در پی عدم اعتماد دوباره مجلس به حمید بهبهانی، به عنوان پدر صنعت راه و ترابری ایران به گفته رئیس‌جمهور، روزهای دشواری را تجربه می‌کند و با سپردن مسئولیت سرپرستی وزارت راه و ترابری به علی نیکزاد، وزیر مسکن و شهرسازی، دغدغه ادغام وزارتخانه‌های راه و ترابری و مسکن و شهرسازی به عنوان جدی‌ترین گزینه پیش روی دولت، فراگیر شده است. نتیجه این ادغام کاهش چالش‌ها و دست‌اندا‌زهای پیش روی صنعت پردردسر حمل و نقل ایران است، یا موانع ناشناخته‌ای بروز پیدا خواهد کرد؟ نتیجه تصمیم دولت هر چه باشد، مهم این است که دراییم سیاست‌های بخش حمل و نقل کشور در آینده برنامه پنجم توسعه کدام هدف‌ها را دنبال می‌کند. گزارش بازار بین‌الملل نگاهی است به مفاد قانون برنامه پنجم توسعه در صنعت حمل و نقل.

حمل و نقل هوایی، رهایی از قیمت‌های دستوری

قانون تازه ابلاغ شده برنامه پنجم توسعه ایران به دولت اجازه می‌دهد نسبت به برقراری پرواز و جابه‌جایی کالا و مسافر از طریق شرکت‌های داخلی و خارجی متناسب با میزان تقاضای حمل و نقل بین‌المللی از خارج کشور به یک فرودگاه بین‌المللی داخل کشور و بالعکس اقدام کند. البته دولت تکلیف دارد تا پایان سال اول برنامه (۱۳۹۰) نسبت به متنوع‌سازی نرخ خدمات حمل و نقل هوایی بار و مسافر اقدام کند و از ابتدای سال سوم (۱۳۹۲) برنامه ضمن آزادسازی کامل نرخ حمل و نقل هوایی، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی، لغو تخفیفات تکلیفی و هر گونه معافیت در زمینه بهره‌برداری از خدمات ناوبری هوایی، فرودگاهی، نشست و برخاست، خدمات پروازی، واگذاری اماکن و سایر موارد مرتبط نسبت به واقعی کردن نرخ آنها اقدام کند. اما نباید از نظر دور داشت که ارائه خدمات کمک‌ناوبری هوایی و نشست و برخاست به صورت انحصاری بر عهده شرکت فرودگاه‌ها (دولت) خواهد بود.

یکی دیگر از وظایف دولت در بخش حمل و نقل در ۵ سال آینده این است که به منظور ساماندهی امور حمل و نقل هوایی، ارتقای رقابت‌پذیری با رویکرد لغو انحصارات مربوط به حمل و نقل هوایی شرکت هواپیمایی، از جمله مواد (۵) و (۷) قانون اصلاح موادی از قانون تأسیس هواپیمایی، مصوب ۱۳۷۳/۲/۶ و واگذاری به بخش‌های خصوصی و تعاونی و خدمات‌رسانی بهینه صنعت هوایی و اعمال حاکمیت مناسب، دولت موظف است نسبت به اصلاح وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های سازمان هواپیمایی کشوری با هدف تقویت و متناسب کردن وظایف و اختیارات حاکمیتی آن سازمان و همچنین اصلاح

اساسنامه شرکت هواپیمایی تا پایان سال دوم برنامه (۱۳۹۱) اقدام قانونی کند. مشق دیگر دولت در بخش حمل و نقل هوایی است که باید نسبت به ارتقای ایمنی هواپیمایا، پروازها و فرودگاه‌ها و نیل به استانداردهای بین‌المللی و همچنین پوشش کامل راداری، ناوبری و فرکانسی فضای کشور و فرودگاه‌ها، از طریق تکمیل و یا نوسازی سامانه‌های (سیستم‌های) کمک‌ناوبری و راداری، ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های ناوبری جهانی ماهواره‌ای و سازماندهی مجدد فضای کشور با هدف کوتاه‌سازی و اقتصادی کردن دالان‌های هوایی داخلی و بین‌المللی و افزایش پروازهای عبوری تا پایان برنامه اقدام کند.

جاده‌ها ایمن‌تر شوند

بر اساس مفاد قانون پنجم توسعه، افزون بر تمدید مهلت اجرای قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت، مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۸ تا پایان برنامه پنجم (۱۳۹۴) مجلس مجوزها و موظفی‌های دیگری هم برای دولت ترسیم کرده است، به گونه‌ای که در بخش حمل و نقل جاده‌ای به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اجازه داده می‌شود به منظور تأمین منابع مورد نیاز جهت توسعه و نگهداری و بهره‌برداری امور حمل و نقل جاده‌ای از جابه‌جایی کالا و مسافر در جاده‌های کشور، به استثنای جاده‌های روستایی و عشایری بر اساس تن-کیلومتر و نفر-کیلومتر با پیشنهاد مجمع عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و با تصویب شورای اقتصاد عوارض وصول کند. البته میزان وصول عوارض هر تن-کیلومتر حمل و نقل کالا در داخل کشور از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی که مبادرت به حمل و نقل کالای عبوری و ترانزیت خارجی می‌کنند، با پیشنهاد وزارت راه و ترابری و تصویب شورای

اقتصاد تعیین می‌شود و ۱۰۰ درصد خسارات وارده بر ابنیه فنی و تأسیسات، از واردکننده خسارت توسط سازمان یادشده وصول می‌شود. همچنین به منظور کمک به تدارک ناوگان حمل و نقل جاده‌ای بین‌شهری و احداث پایانه‌های مسافری و باری و مجتمع‌های خدمات رفاهی بین‌راهی توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی با اولویت تعاونی‌های ایثارگران، از محل منابع داخلی شرکت‌های وابسته به وزارت راه و ترابری در قالب و جوه اداره‌شده پرداخت می‌شود.

واردات مشروط کامیون‌های خارجی

یکی از تفاوت‌های قانون برنامه پنجم به نسبت برنامه‌های پیشین این است که به شرکت‌های ایرانی حمل و نقل جاده‌ای اجازه داده می‌شود با تأیید و تشخیص سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، کامیون‌های مورد نیاز خود را که استانداردهای روز را دارند و عمری کمتر از سه سال داشته باشند، مشروط به وجود خدمات پس از فروش، موضوع قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، مصوب ۱۳۸۶/۳/۲۳ به نام شرکت خود وارد کنند. دولت هم مجاز است در این رابطه تخفیفات و تسهیلات گمرکی را اعمال کند و استفاده از این تخفیفات منوط به خروج یک کامیون فرسوده با عمر بیش از بیست و پنج سال به ازای هر کامیون وارداتی است. البته قرار است آیین‌نامه این الزام قانونی توسط وزارتخانه‌های راه و ترابری و اقتصاد و معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور تهیه شود و حداکثر ظرف شش ماه پس از تصویب این قانون به تصویب هیئت وزیران برسد.

ایجاد بانک جامع حمل و نقل

با اجرایی شدن قانون برنامه پنجم توسعه و با هدف



بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌ها و موقعیت جغرافیایی کشور، وزارت راه و ترابری با هماهنگی و مشارکت مرکز آمار ایران موظف است تا پایان سال دوم برنامه نسبت به ایجاد بانک جامع حمل و نقل کشور و استقرار سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل، دربرگیرنده اطلاعات دریافتی از پلیس، بخش بهداشت و درمان کشور، سازمان‌های راهداری، هواپیمایی کشوری و بنادر و دریانوردی، شرکت راه‌آهن و سایر سازمان‌های ذی‌ربط با هدف تجمیع، شفاف‌سازی و ارائه داده‌ها و اطلاعات صحیح و قابل استفاده در تحلیل و تدوین اهداف و برنامه‌های ملی ایمنی اقدام کند. گزارش آماری حمل و نقل کشور همه‌ساله توسط مرکز آمار ایران تدوین و منتشر می‌شود. از سوی دیگر، طرح جامع حمل و نقل کشور با هدف پاسخگویی به تقاضاهای بالفعل و بالقوه و دستیابی به جایگاه مناسب در حوزه‌های ایمنی، انرژی، اقتصاد، حمل و نقل و محیط زیست تا پایان سال سوم برنامه به تصویب هیئت وزیران می‌رسد. از زمان تصویب طرح جامع، شروع تمامی طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربناهای حمل و نقل، فقط بر اساس این طرح و در قالب بودجه سنواری قابل اجراست. دولت هم وظیفه دارد ساز و کارهای قانونی لازم را به منظور کاهش سالانه ۱۰ درصد میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در طول برنامه فراهم کند.

بازار حمل و نقل رقابتی می‌شود

در ۵ سال آینده با هدف تسهیل تجارت، رقابت‌پذیر کردن فعالیت‌های حمل و نقل با توجه به مزیت‌های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات ترابری منطقه‌ای و بین‌المللی، دولت اجازه دارد از پارک‌های پشتیبانی (لجستیک)، احداث پایانه‌ها، شهرک‌های حمل و نقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک

توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت کند و نسبت به تهیه طرح مکان‌یابی پایانه‌های بارگنج (کانتنری) و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی - جنوبی، شرقی - غربی و نیز شبکه آسیایی تا پایان سال دوم برنامه و اجرای آن از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام کند. همچنین دولت می‌تواند ساز و کارهای لازم برای تحقق افزایش حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا، سالانه حداقل تا میزان ۱۰ درصد تا پایان برنامه فراهم کند.

تبصره ۱- کلیه دریافتی‌های موضوع بندهای (الف)، (ب) و (ج) این ماده پس از وصول، به حساب سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، نزد خزانه‌داری کل واریز می‌شود تا بر اساس بودجه سالانه آن سازمان به مصرف برسد. از سوی دیگر، برای ایجاد جایگاه‌های عرضه سوخت، وزارت جهاد کشاورزی باید نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری اراضی منابع ملی خارج از حریم شهرها به صورت قیمت‌های ترجیحی یا رایگان بر اساس سیاست‌های مصوب شورای اقتصاد با معرفی وزارت راه و ترابری اقدام کند.

گسترش صنعت حمل و نقل؛ مأموریت دولت

قانون برنامه پنجم به دولت اجازه می‌دهد به منظور ایجاد رویکرد توسعه‌ای در شبکه حمل و نقل ریلی و افزایش سهم بار و مسافر توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی و با هدف تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری در حمل و نقل نسبت به اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه راه‌آهن و واگذاری بخش‌های غیرحاکمیتی آن به بخش‌های خصوصی و تعاونی و ایجاد ظرفیت‌های جدید توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی اقدام قانونی معمول دارد و زمینه استفاده از منابع داخلی و خارجی را برای رشد و توسعه فعالیت‌های ریلی فراهم کند. دولت همچنین می‌تواند

به منظور تقویت حمل و نقل بار و مسافر ریلی، بخشی از پروژه‌های تجهیز، بهبود و افزایش ظرفیت زیرساخت، از جمله دو خطه کردن، برقی کردن، تراک‌بندی و تطویل ایستگاه‌ها را در قالب روش‌هایی نظیر مشارکت، ساخت، بهره‌برداری و انتقال (BOT) و طراحی، تدارک و تأمین (EPCF) با واگذاری امتیازاتی نظیر استفاده از زیربناهای حمل و نقل ریلی و انتقال حق دسترسی آن تا استهلاك کامل سرمایه و سود مورد توافق به بخش خصوصی و تعاونی واگذار کند. با این توصیف و با هدف ارتقای رقابت‌پذیری خدمات حمل و نقل دریایی کشور، شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی مجاز است نسبت به تدوین نظام انعطاف‌پذیر تعرفه‌گذاری خدمات دریایی و بندری متناسب با شرایط عرضه و تقاضا برای طرح و تصویب در شورای اقتصاد اقدام کند.

از سوی دیگر، جهت تقویت موقعیت کشور در شبکه حمل و نقل هوایی بین‌المللی و افزایش درآمد ناشی از عبور (ترانزیت) و حمل و نقل کالا و مسافر و اشتغال مولد و تبدیل شدن فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به قطب اول حمل و نقل بار منطقه و قطب دوم حمل و نقل مسافری منطقه با تأکید بر استقلال سازمانی، مالی و مدیریتی این فرودگاه و ایجاد جریان پایدار منابع مالی ذی‌نفعان، دولت اقدامات زیر را انجام دهد:

نخست اینکه شهر فرودگاهی در محدوده فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) ایجاد خواهد شد و منطقه آزاد تجاری و منطقه ویژه اقتصادی در بخشی از اراضی فرودگاه جهت ارائه خدمات بانکی و بیمه‌ای و سایر خدمات شهر فرودگاهی از قبیل گردشگری، پزشکی، رفاهی و مشابه آن راه‌اندازی خواهد شد. دوم اینکه دولت باید نسبت به ایجاد و تکمیل زیربناها و زیرساخت‌های لازم با اولویت احداث فاز دوم فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) اقدام کند.