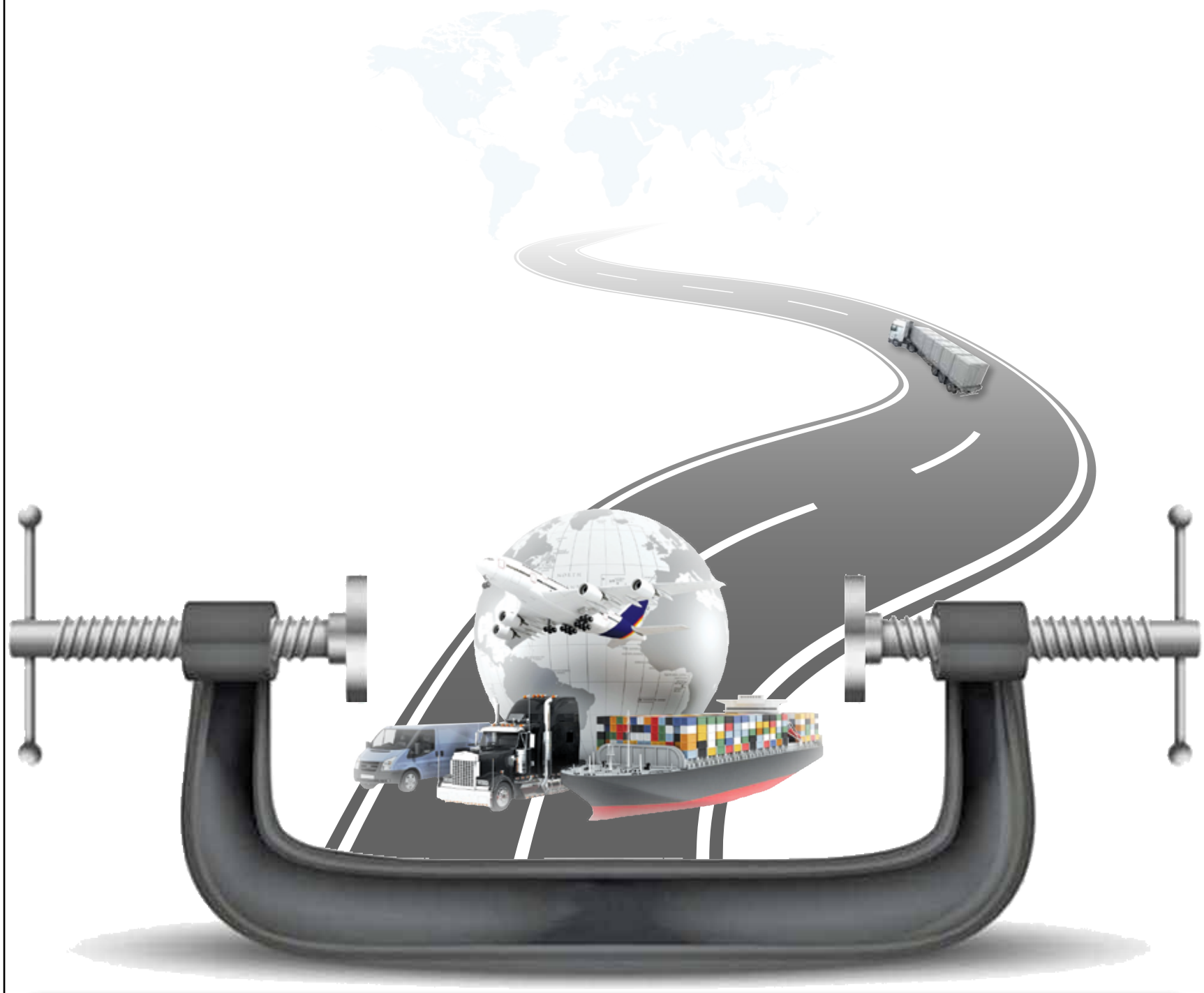
روزنامه صبح ایران
دنیای اقتصاد
دوشنبه / ۲۱ آذرماه ۱۴۰۱/ ۱۷ جمادی‌الاول ۱۴۴۴
۱۲ دسامبر ۲۰۲۲/ سال بیستم/ شماره ۵۶۱۹ /۸ صفحه / ضمیمه رایگان
ضمیمه‌هفتگی خراسان رضوی

«دنیای‌اقتصاد» در آستانه روز حمل‌ونقل، موانع این حوزه را بررسی می کند

ترانزیت در جاده ناهموار خودتحریمی



در نشست فعالان اقتصادی خراسان رضوی با اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح شد

مطالبات فعالان صمت از قانون‌گذاران

اهالی ترانزیت خراسان رضوی از مشکلات صنعت حمل‌ونقل می‌گویند

سنگ‌اندازی روی جاده‌های ترانزیتی

كاربن

KARBON

رئیس اتاق ایران در دیدار با اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس خواستار شد

اولویت‌بخشی به تدوین استراتژی تولید صنعتی

دنیای‌اقتصاد: رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران گفت: تدوین استراتژی تولید صنعتی، باید در شرایط موجود اقتصادی کشور، بالاترین اولویت سیاستگذاران و تصمیم‌سازان کشور باشد تا از هدررفت منابع، فرسودگی سرمایه‌های صنعتی و تداوم خام‌فروشی جلوگیری به عمل آید.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی خراسان رضوی؛ غلامحسین شافعی، در نشست مشترک اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با جمعی از فعالان اقتصادی خراسان رضوی که به میزبانی پارلمان بخش خصوصی استان برگزار شد؛ عنوان کرد: در حال حاضر شاخص‌های متعددی بر تشدید چالش‌ها در بخش صنعت تاکید دارد. سبقت استهلاک از سرمایه‌گذاری، یکی از این موارد به شمار می‌آید. منفی شدن نرخ سرمایه‌گذاری از عوامل مختلفی نشات می‌گیرد که عمده‌ترین آن، تقلیل اعتماد فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران به ثبات اقتصادی و پیش‌بینی‌ناپذیر بودن آن است.

شافعی نسبت به سیطره ناامیدی بر فضای کسب و کار کشور، ابراز نگرانی کرد و متذکر شد: عدم‌شفافیت سیاست‌های آتی دولت و مجلس در موضوعاتی که با فضای کسب و کار پیوند می‌خورد و نوسان در تصمیم‌سازی‌ها به موازات سرعت تغییر سیاستگذاری‌ها باعث شده تا فعالان اقتصادی از هر برنامه‌ریزی معطوف به آینده، عاجز باشند. وجود ابهامات پُرشمار در شاخص‌هایی مثل قیمت انرژی، بهای مواد اولیه، نوسانات ارزی، سیاست‌های مالیاتی دولت، سود بانکی و... عملا ریسک هر نوع سرمایه‌گذاری را به میزان چشمگیری افزایش می‌دهد.

رئیس پارلمان بخش خصوصی ایران، استهلاک تولید را متاثر از شکاف تکنولوژی و چالش تامین سرمایه برای نوسازی و ارتقای زیرساخت‌های فناوری در این بخش دانست و گفت: امروز یا به عارضه خام‌فروشی دچاریم، یا آنجا که اسم «تولید» وجود دارد، سهم مونتاژ بر تولید ناب و واقعی غلبه دارد. بررسی شود که عمق ساخت داخل ما چه میزان است؟

شاید از این طریق مشخص شود که حتی بعضی صنایعی که امروز چرخ تولیدشان می‌چرخد، بیش از آنکه ارزآوری داشته باشند به درد ارزبَری گرفتارند چرا که در تسخیر خام‌فروشی هستند یا سطح تکنولوژی صادراتی آنها بسیار پایین است. همه این مولفه‌ها گواهی می‌کند که در ارتقای بهره‌وری این بخش ناکام بوده‌ایم.

شافعی یادآور شد: بعضی به اشتباه «تکثرگرایی» را نمادی از توسعه تلقی می‌کنند در حالی که فقدان ارزش افزوده و بحران اشباع در بخش عرضه در قیاس با تقاضا، حلقه گمشده تحلیل آن‌هاست. مسوولان گاهی با افتخار از رشد آمارهای صدور پروانه صنعتی سخن می‌گویند اما چه میزان از این واحدهای جدید در بخش‌هایی ایجاد می‌شود که نیاز واقعی وجود دارد و چه مقدار در حوزه‌هایی فعال شده‌اند که پیش‌تر در بازار آنها «اشباع» رخ داده است؟

رئیس اتاق بازرگانی خراسان رضوی اشاره‌ای به آمارهای این حوزه داشت و عنوان کرد: یکی از نمونه‌های بارز تکثرگرایی را در صنعت خودرو شاهدیم، آمارهای رسمی سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد، ۴۹پروانه بهره‌برداری در این حوزه صادر شده و ۳۲ پروانه دیگر نیز در دست پیگیری بوده است. جالب اینجاست که کشورهای شاخص و نامدار صنعت خودروسازی مثل کره‌جنوبی تنها ۵مورد واحد تولیدی فعال در این حوزه دارند. این آمار در ژاپن ۱۱ کارخانه تولید خودرو و در فرانسه ۸مورد است.

شافعی واحدهای تولید فولاد را نیز به همین عارضه دچار دانست و بیان کرد: در فولاد ۶۱۲ پروانه بهره‌برداری صادر شده و ۸۲۸ مورد دیگر نیز در دست پیگیری برای اخذ مجوز و ساخت بوده است (و این یعنی در مجموع یک‌هزار و ۴۴۰ شرکت مشابه در حوزه فولاد فعالیت می‌کنند). جالب اینجاست که تعداد این واحدها در کشوری مثل کره‌جنوبی با وجود ۵برابری این محصول تنها ۵واحد تولیدی فولاد است. این آمارها گواهی می‌کند که تعداد بالای واحدهای تولیدی الزاما به معنای توسعه اقتصادی نیست و بهره‌وری باید معیار باشد.

■ شافعی: عدم‌شفافیت سیاست‌های آتی دولت و مجلس در موضوعاتی که با فضای کسب و کار پیوند می‌خورد و نوسان در تصمیم‌سازی‌ها به موازات سرعت تغییر سیاستگذاری‌ها باعث شده تا فعالان اقتصادی از هر برنامه‌ریزی معطوف به آینده، عاجز باشند. وجود ابهامات پُرشمار در شاخص‌هایی مثل قیمت انرژی، بهای مواد اولیه، نوسانات ارزی، سیاست‌های مالیاتی دولت، سود بانکی و... عملا ریسک هر نوع سرمایه‌گذاری را به میزان چشمگیری افزایش می‌دهد

شافعی، دور باطل تکرار مشکلات و تداوم مسائل بخش خصوصی در گذر زمان را متاثر از ضعف سیاستگذاری‌ها، عدم تغیرات بنیادین و فقدان آینده‌نگری دانست و عنوان کرد: امروز شاهدیم بعضی از مشکلاتی که از سوی فعالان اقتصادی طرح می‌شود، همان موضوعات و عارضه‌هایی هستند که یک دهه پیش هم عنوان می‌شده و اگر در پی چاره‌جویی کارآمد مسائل هستیم، باید راهکارهای اساسی ارائه نماییم اقتصاد ما به‌مثابه دیواری فرسوده است که هر از چند گاهی بر آن رنگی می‌زنند و ظاهرش را سامانی می‌دهند اما به‌واسطه بنیان‌های تضعیف شده، بار دیگر سیمای همان دیوار فرسوده، رُخ می‌نماید. وی از سایه پُررنگ دولت در بخش صنعت نیز سخن به میان آورد و تاکید کرد: با توجه به موانع موجود، حضور بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری آن در حوزه صنعت رو به افول است. آمار بنگاه‌های بورسی بر این موضوع صحه می‌گذارد و از غلبه سهم دولت حکایت دارد. براین اساس ۴۷درصد بنگاه‌های بورسی دولتی هستند، ۲۵درصد صندوق‌های بازنشستگی و تامین اجتماعی، ۹درصد متعلق به نهادهای عمومی اعلام شده و تنها ۱۵درصد آنها از بخش خصوصی هستند.

رئیس پارلمان بخش خصوصی ایران از وکلای مردم در خانه ملت درخواست کرد تا آمارها و شاخص‌های اقتصادی را کنار هم قرار دهند و از ماحصل بررسی آنها به این سوال پاسخ دهند که آیا سهم بخش خصوصی در حوزه صنعت کشور، در مسیر رشد و تعالی بوده است یا خیر؟

شافعی، به بحران تامین سرمایه در گردش برای بخش تولید و صنعت نیز پرداخت و بیان کرد: قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، ظرفیت ارزشمندی برای حمایت از بخش مولد به شمار می‌آید و اگرچه مصوب سال ۱۳۹۴ بوده اما به طور کامل به مرحله اجرا در نیامده است. یکی از مفاد مهم این قانون، ماده ۲۱ آن است که بانک مرکزی را موظف می‌کند تا به منظور تامین سرمایه در گردش پایدار برای واحدهای صنعتی، معدنی، کشاورزی، حمل‌ونقل، صنوف تولیدی، بنگاه‌های دانش‌بنیان و شرکت‌های صادراتی در حال کار، افتتاح حساب ویژه تامین سرمایه در گردش را (که به اختصار «حساب ویژه» نامیده می‌شود) در چهارچوب قانون عملیات بانکی بدون ربا، به شبکه بانکی کشور ابلاغ نماید. این مهم محقق نشده و امروز بنگاه‌های اقتصادی ما با چالش جدی اخذ تسهیلات و تامین سرمایه در گردش دست به گریبان هستند.

رئیس اتاق ایران، تدوین استراتژی تولید صنعتی را مجالی برای رسیدن به این نگاه کارآمد در گره‌گشایی از مشکلات کهنه دانست و عنوان کرد: در روند نگارش این استراتژی باید حتما نگاه و تحلیل بخش خصوصی مدنظر باشد. اتاق ایران مطالعات مهمی را متمرکز بر کشورهای موفق در پیاده‌سازی استراتژی صنعتی به انجام رسانده است.

ماحصل این بررسی نشان می‌دهد که کشورهای موفق در این زمینه، در سیاست‌های خود از یک توالی صنعتی مبتنی بر مزیت‌های نسبی تبعیت کرده است. این مزیت‌ها به سکویی بدل شده که فرصت‌های بیشتر فراهم و ارزش افزوده خلق نموده است. الگوبرداری ما در سیاست‌های توسعه صنعتی متمرکز بر الگوبرداری از مراحل نهایی راهبردهای آنها بوده و نتیجه آن ایجاد صنایع سنگینی است که چون به اتکای مزیتی ایجاد نشده‌اند، رهاوردشان خام‌فروشی است. اگر استراتژی توسعه صنعتی ایران بتواند بستر تحول در رویکردهای موجود و پایداری سیاست‌های آینده را فراهم کند، امید به تغییر وجود خواهد داشت. امید است وزارت صمت جدیتی را که در این زمینه آغاز کرده تا حصول نتیجه ادامه دهد.

شافعی از اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس درخواست کرد تا در روند تدوین برنامه هفتم توسعه از هر نوع شتابزدگی پرهیز نمایند تا این راهبرد که چشم‌اندازی پنج ساله را برای بخش‌های مختلف کشور تعریف می‌کند، مبتنی بر کارآمدی و با نگاهی واقع بینانه به ظرفیت‌ها و اقتضائات موجود نگاشته شود و نظرات بخش‌خصوصی و تشکل‌های آن در این برنامه مورد توجه قرار بگیرد.

یادداشت

سهم زنان از بازار کار عادلانه نیست

دنیای‌اقتصاد: رئیس کمیسیون مسوولیت‌های اجتماعی اتاق بازرگانی مشهد گفت: اگرچه تعداد زنان تحصیل کرده طی سال‌های اخیر رشد داشته است، اما میزان بیکاری زنان از مردان فراتر رفته است. به ازای هر ۵ زن یک نفر شاغل است. آیا فقط مردان حق کار کردن دارند؟. ظرفیت و پتانسیل زنان امروزی با زنان سال ۵۷ در تمام حوزه‌ها قابل مقایسه نیست.

محسن شرکا، اظهار کرد: میانگین درآمد سرانه مردم خراسان رضوی نسبت به میانگین کشوری ۲۵درصد کمتر است. ما از جامعه امروز شناخت لازم را نداریم. در سال ۱۳۵۷ جمعیت ایران چیزی حدود ۳۴ تا ۳۶ میلیون نفر بوده و امروز به ۸۴ میلیون نفر رسیده است که بیش از ۵۰درصد این جمعیت زنان هستند. از این تعداد حدود ۱۶درصد متولدین قبل انقلاب و بقیه متولدین بعد انقلاب هستند.

در سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۰ میزان دانشجویان کشور بیش از ۲ میلیون نفر بوده و تعداد زنان دانشجو از مردان ۲۰هزار نفر بیشتر بوده است. همچنین نرخ بیکاری زنان نسبت به مردان در کشور چند برابر بیشتر است.

رئیس کمیسیون مسوولیت‌های اجتماعی اتاق بازرگانی مشهد تصریح کرد: در سال ۱۳۸۰ بیش از ۸۰درصد تجارت کشور با حدود ۳۳ کشور بوده، اما امروز با حداکثر با ۳ کشور عراق، امارات و چین تجارت انجام می‌دهیم. باید جامعه را بشناسیم و بر مبنای آن قانون وضع کنیم. نمی‌توان با قوانین سال ۱۳۶۰ و بعد جنگ کشور را اداره کرد. اکنون بیش از ۱۸.۶ جمعیت ایران در فقر مطلق به سر می‌برند.

سهم صنعت از منابع بانکی به نصف رسیده است

دنیای‌اقتصاد: مدیر دفتر پژوهش‌های اقتصاد و توسعه اتاق مشهد گفت: سیاستگذاری‌ها به نوعی بوده که ما دقیقا در زمین تحریم بازی کرده‌ایم. از سال ۱۳۸۵ که تحریم‌ها اعمال شده، سهم صنعت از منابع بانکی کشور از ۳۲درصد به ۱۶درصد رسیده است. سهم بخش کشاورزی از ۱۶درصد به هشت درصد، سهم بخش صادرات از ۲درصد به صفردرصد رسیده است. کمیسیون صنایع باید این مسائل را تحلیل کند.

به گزارش «ایسنا» سیدمحمد بحرینیان اظهار کرد: به‌رغم اینکه کشور ما منابع عظیمی دارد و از کشور چین هم بالاتر بوده است اما شرایطی که برای جامعه حاصل شده، موجب شده تا فقر گسترش یافته و نمی‌توانیم حرفی در جهان برای گفتن داشته باشیم. وی افزود: در ۱۱۷ سالی که در کشور مجلس ایجاد شده مجلس‌ها تنها کارخانه قانون‌سازی شده و این قوانین پایدار نبوده و کیفی نیست. تاریخ ۱۲۰ ساله جهان نشان می‌دهد هیچ کشوری مبتنی بر منابع طبیعی نتوانسته توسعه پیدا کند. همان مسیری که در برنامه عمرانی اول وجود داشته را دوباره تکرار می‌کنیم.

مدیر دفتر پژوهش‌های اقتصاد و توسعه اتاق بازرگانی خراسان رضوی گفت: بیان کرد: پیش گزارش لایحه برنامه و بودجه پیشران کشور را نفت قرار داده است. ۱۲۰ سال است که این مساله جواب نداده است. از ۱۲۰۲ شمسی تاکنون ضدیت با صنعت در ایران بوده است. برای مثال اولویت قطع گاز و برق در کشور با صنایع است، در حالی که رهبری می‌فرمایند ستون اصلی کشور تولید است. درخواست داریم این قوانین را کنار گذاشته و ضعف‌ها را برداریم. ۱۵۶ شرکت تولید دارو در کشور داریم، اما دستمان جلوی خارجی‌ها دراز است. در ایران ۵۰ شرکت دارویی تولیدکننده استامینوفن، ۳۳ شرکت تولیدکننده دیکلوفناک و... داریم.

یادداشت

غفلت از ظرفیت‌های ترانزیتی و آثار زیان‌بارش

محمود امتی/ عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی و نایب‌رئیس انجمن حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی

در خصوص موقعیت استراتژیک ایران در حوزه ترانزیت می‌توان گفت؛ کشورمان در چهارراه دو کریدور شرق به غرب و شمال به جنوب قرار دارد. درگذشته، کریدور شرق به غرب پررونق‌ترین مسیر ترانزیتی چین به اروپا بود، مسیری که با عنوان جاده ابریشم شناخته می‌شد.

این مسیر از چین و آسیای میانه و مسیر ازبکستان تا مرو سابق، سرخس و جاده ساوه- تهران گذر می‌کرد و از خاک ایران به دو مسیر ترکیه (قسطنطنیه سابق) و دوم، همدان به بغداد تقسیم می‌شد.

طی سالیان اخیر، چین با سرمایه‌گذاری حدودهزار میلیارد دلاری در کریدور شرق به غرب، دو مسیر ریلی از داخل روسیه و قزاقستان ایجاد نموده است.

البته مسیر دیگری نیز از ترکمنستان به‌سوی ترکمن باشی و دریای خزر، بندر باکو، گرجستان، دریای سیاه و ترکیه وجود دارد.

ظرفیت بنادر ورودی و نحوه خدمات ، جادهای ترانزیتی، ناوگان فرسوده – گران و خودمالک، گلوگاه و توقفگاه پایانه های مرزی، عدم‌ظرفیت مسیر ریلی و.. اهم موانع و کاستیهای است که ظرفیت لازم جهت پیش بینی ترانزیت ۲۰ میلیون تن و بیش از آن را محقق نخواهد کرد و به‌رغم پیش‌بینی دهها میلیون تن ترانزیت کالا در کریدور شرق به غرب، کشور ما سهم چندانی در این زمینه ندارد.

از سویی، متاسفانه سال‌هاست که ایران نتوانسته از ظرفیت کریدور شمال به جنوب به شکل مطلوبی بهره‌مند گردد.

ایران تقریبا در موازات کانال سوئز قرارگرفته است و از دو سال پیش و هم‌زمان با انحراف یک کشتی از مسیر خود و مسدود شدن این کانال، ضرورت تعیین مسیری جایگزین برای آن احساس گردید. از قبل ، توافقاتی میان هند، روسیه و ایران انجام شد تا مسیری که در موازات کانال سوئز قرار دارد، فعال گردد؛ اما متاسفانه نتوانسته‌ایم از این مسیر نیز در جهت توسعه صنعت ترانزیت کشورمان بهره ببریم.

نکته دیگر اینکه، در ماه‌های گذشته به دلیل مسائل ناشی از جنگ روسیه و اوکراین و اعمال محدودیت‌هایی برای حمل دریایی روسیه در دریای سیاه، ایران فرصت مناسبی برای توسعه صنعت ترانزیت خود در این مسیر پیدا کرد و در صورت برخورداری از زیرساخت لازم، می‌توانستیم از فرصت‌های به وجود آمده همچون حمل غله از روسیه به بندرهای جنوبی ایران و آب‌های آزاد و نیز، انتقال بارهای چین و هند به روسیه استفاده کنیم.

می‌توان گفت به‌طور تقریبی سه مسیر از ایران به روسیه به‌منظور حمل بار وجود دارد؛ نخست، مسیر ریلی سرتاسری از سرخس به آسیای میانه است که ایران از این مسیر برای ارسال بار استفاده می‌کند؛ اما نکته این است که راه مذکور، طولانی و بسیار هزینه‌بر است.

مسیر دوم، به‌صورت زمینی است و از ایران به مرز آستارا، آذربایجان، مرز سامور به داغستان روسیه می‌رود؛ این معبر، نزدیک‌ترین مسیر زمینی است؛ اما استفاده از آن، با مشکلاتی همراه است.

ادامه در صفحه ۶

«دنیای اقتصاد» در آستانه روز حمل‌ونقل

ترانزیت در جاده ناه

مداخله ۲۴ سازمان در

عاطفه چوپان
خبرنگار

دنیای اقتصاد: حمل‌ونقل کالا از زمانی که روستاها، شهرها و کشورهای مختلف دریافتند می‌توانند با همسایگان دور و نزدیک خود روابط تجاری داشته باشند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. رفته رفته و با تخصصی‌تر شدن و بهینه‌سازی تولید کالا و محصولات مختلف، صادرات و تبادلات تجاری با کشورهای دیگر نیز اهمیت دوچندانی برای دولت‌های مختلف پیدا کرد. دولت‌ها با سیاست‌های اقتصادی و تجاری مختلف همواره س روند مبادلات، سهم خود را از تجا دهند. ایران از جمله کشورهایی اس جغرافیای خاصی که دارد از جایگاه و برخوردار است. تا جایی که محل گذ این کریدورها، فرصت‌های زیادی را

● ترانزیت غرق در بخشنامه‌ها

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی در خصوص چالش‌های موجود برای سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل می‌گوید: اصولا برای سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل، حمایتی از طرف مسوولان دولتی صورت نمی‌گیرد. در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت، شرکت‌ها با بیش از ۲۰ سازمان و نهاد در ارتباط هستند و ناهماهنگی این سازمان‌ها باعث می‌شود اکثر شرکت‌ها نتوانند تعهدات خود را به موقع انجام دهند، این موضوع منجر به بحران و نارضایتی صاحبان کالا می‌شود که اکثرا خارجی هستند و ناهماهنگی سازمان‌های دخیل در این حوزه که تعدادشان نیز زیاد است، یکی از موانع مهم این حوزه است. این ناهماهنگی به حدی زیاد است که شرکت‌ها در زمان ایجاد یک مشکل نمی‌دانند نهاد متولی چه نهادی است و باید دقیقا به کجا مراجعه کنند و در صورت پیگیری از یک نهاد آیا مشکل کاملا برطرف می‌شود یا نه. این موضوع باعث ایجاد سردرگمی شدید در این حوزه می‌شود و در نهایت سرمایه‌گذاری در این حوزه را توجیه‌ناپذیر می‌کند.

احمد زمانیان نگاه امنیتی موجود در حوزه ترانزیت را مساله مهم دیگری در این حوزه می‌داند و اظهار می‌کند: مساله مهم بعدی نگاه سختگیرانه از طرف برخی از سازمان‌ها به حوزه ترانزیت است. اصولا وقتی نگاه امنیتی به شکلی سختگیرانه بر این بخش حاکم شود خواه ناخواه زمان ترانزیت طولانی می‌شود، هزینه‌های ترانزیت بالا می‌رود، برنامه‌ریزی برای مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل دشوار می‌شود و این موضوع نیز از موانع مهم این حوزه است. این در حالی است که هیچ‌گاه و در هیچ کجای دنیا اینگونه با بخش ترانزیت رفتار نمی‌شود و برعکس، همه به دنبال روان‌سازی و ساده‌سازی کارها هستند، اما متاسفانه در کشور ما اینطور نیست. این رویکرد شرکت‌ها را با مشکلات زیادی مواجه می‌کند.

زمانیان اظهار می‌کند: مانع بعدی که در این حوزه وجود دارد دستورالعمل‌ها، بخشنامه‌ها و گاه اعمال سلیقه مجریان دولتی در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت است. معمولا در ذیل قوانین، دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های متعددی صادر می‌شود که شرکت‌های حمل‌ونقلی در آن غرق می‌شوند. شرایط به حدی ناپایدار است که نمی‌توان یک برنامه‌ریزی مدون برای فعالیت و سرمایه‌گذاری در این حوزه داشت و این تمام داستان نیست؛ متاسفانه گاه بخشنامه‌ها دقیقه نودی و بدون اطلاع قبلی است. در یک لحظه یک بخشنامه صادر می‌شود و مشکلات متعددی ایجاد می‌کند و حجم زیادی از بار متوقف می‌شود. از این گذشته، حمایت مالی و بانکی از شرکت‌های حمل‌ونقل از سوی دستگاه‌های متولی اتفاق نمی‌افتد.

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی می‌گوید: نه تنها از شرکت‌های حمل‌ونقلی حمایت مالی نمی‌شود که از سایر حمایت‌ها نیز محرومیم. اکثر شرکت‌های حمل‌ونقل با صاحبان کالاهای خارجی در ارتباط هستند و گاه وصول مطالباتشان از صاحبان کالاهای خارجی دچار مشکل می‌شود و در این شرایط سفارت‌خانه‌های ما مخصوصا در کشورهای آسیای میانه، افغانستان، پاکستان و عراق حمایتی جهت وصول مطالبات شرکت‌ها نمی‌کنند و اکثرا مطالبات از صاحبان کالاهای خارجی به همین دلیل دریافت نمی‌شود. این موانع، سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل را با چالش‌های متعددی مواجه کرده و کسانی که از قبل نیز در این حوزه سرمایه‌گذاری کردند آرام‌آرام سرمایه‌های خود را خارج می‌کنند، چرا که اکثرا با ضرر مواجه هستند. در این بین اخذ مالیات‌های سنگین نیز یکی از مشکلات بزرگ شرکت‌های حمل‌ونقل است. گاه مالیات‌های گزافی برای شرکت‌هایی که فعالیت آنچنانی ندارند تعیین می‌شود و این امر موجب دلسردی فعالان این عرصه از ادامه کار می‌شود.

● مزیت برباد رفته رقابتی

رئیس پیشین اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی نیز درباره مشکلات حوزه ترانزیت به استهلاک ناوگان باری کشور اشاره می‌کند و آن را دلیل افزایش هزینه تمام شده این حوزه می‌داند: پدیده‌ای که در سال‌های گذشته نیز در حوزه ترانزیت وجود داشت و همچنان نیز با آن مواجهیم بحث فرسودگی ناوگان باری کشور در بخش داخلی و بین‌المللی است. این موضوع باعث شده قیمت تمام شده ناوگان باری در کشور بالا برود و متناسب با همین موضوع، کرایه‌ها هم هم افزایش پیدا کند، هزینه‌های بالای لاستیک، روغن و... نیز باعث شده تا در نهایت رانندگان با هزینه‌های زیادی مواجه باشند. در نهایت این موضوع باعث شده هزینه ناوگان باری ما در مقایسه با سایر کشورهای رقیب مانند ترکیه به شدت افزایش پیدا کند. علاوه بر این متاسفانه در کشور ما تعداد سفرهای یک‌سر خالی زیاد است و این موضوع باعث شده بهره‌وری ناوگان باری به شدت کاهش یابد و این عدم‌بهره‌وری روی قیمت تمام شده تاثیر گذاشته است.

> ■ زمانیان: وقتی نگاه امنیتی به شکلی سختگیرانه بر این بخش حاکم شود خواه ناخواه زمان ترانزیت طولانی می‌شود، هزینه‌های ترانزیت بالا می‌رود، برنامه‌ریزی برای مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل دشوار می‌شود

مرتضی مجردی ادامه می‌دهد: موضوع بعدی که به یک چالش مهم در این حوزه تبدیل شده این است که ما شرکت‌های قوی و بزرگ در بخش حمل‌ونقل بار نداریم. این موضوع به افزایش خودمالکی ناوگان باری ما مربوط می‌شود. در حالی که اگر یک شرکت حمل‌ونقل، ناوگان باری داشته باشد می‌تواند برای آن برنامه‌ریزی کند و در راستای افزایش بهره‌وری ناوگان گام بردارد.

مجردی به چالش‌های خارجی حوزه حمل‌ونقل هم اشاره می‌کند: موضوع بعدی به بخش بین‌المللی مربوط می‌شود و موضوع همسایه‌های ماست. همسایه‌هایی که در خراسان رضوی با آنها مرز مشترک داریم ترکمنستان و افغانستان هستند. افغانستان به دلیل شرایط اقتصادی و سیاسی نتوانسته نقش و جایگاه خود را داشته باشد. زیرساخت‌ها در دو دولت اخیر در افغانستان خوب نبوده و نتوانسته به ما برای راهیابی به کشورهای آسیای میانه کمک کند. علاوه بر این اگر در کشور افغانستان امنیت برقرار و امکان سرمایه‌گذاری بود، به توسعه ترانزیت در کشور ما خیلی کمک می‌کرد که متاسفانه این اتفاق نیفتاد.

رئیس پیشین اداره ترانزیت اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی می‌گوید: متاسفانه ما زیرساخت‌های لازم برای استفاده از ظرفیت دریای خزر را نداشتیم. کشتی‌های رو-رو برای تجارت با کشورهای آسیای میانه ظرفیت لازم را ایجاد نکردند و ظرفیت دریای خزر نیز به‌رغم فرصت‌های بسیار زیاد مغفول ماند و با وجود فرصت‌های بسیار زیاد ناوگان دریایی، ما نتوانستیم برای افزایش بار ترانزیتی ایران به آسیای میانه از آن استفاده کنیم. در کنار همه عوامل ذکر شده موضوع تحریم‌ها نیز قسمت قابل ملاحظه‌ای از توان ما در این حوزه را درگیر کرده است.

● گمرک در جایگاه خود نیست

ناظر گمرکات خراسان رضوی به وضعیت حال حاضر مدیریت مرزها انتقاد دارد و از نادیده گرفته شدن وظایف گمرک در بخشنامه‌های جدید که باعث کندی انجام امور است، گلایه می‌کند: طبق قانون اساسی مدیریت مرزها با گمرک است اما با توجه به

نقل، موانع این حوزه را بررسی می کند

هموار خود تحریمی

ر حمل‌ونقل بین‌المللی

عی بر این داشته و دارند تا با تسهیل ارت با خارج از مرزهای خود افزایش ت که به دلیل موقعیت استراتژیک و یژه‌ای در ارتباطات تجاری و ترانزیت ر چند کریدور مهم بین‌المللی است. در اختیار کشـــور قرار داده‌اند تا با اســـتفاده بهینه از آنها به کسب درآمد ارزی و رشد اقتصادی برسیم و جایگزینی مناسب برای درآمد حاصل از صادرات نفت داشته باشیم؛ اما چه شده که شرکت‌های حمل‌ونقل ایران با وجود برخورداری از جایگاه مناسب ترانزیتی کشـــور جانی نگرفتند و چراغ سرمایه‌گذاری در این حوزه روزبه‌روز کم‌نورتر می‌شـــود؟ فرا رسیدن روز حمل‌ونقل فرصت مناسبی اســـت تا پای حرف‌های متولیان و فعالان این حوزه بنشینیم.

بخشنامه‌هایی که صادر شده، هماهنگی‌ها و بحث‌های فیزیکی و ســـاختمانی در این حوزه به سازمان پایانه‌ها واگذار شـــده و برای تصمیم‌گیری‌هـــای مختلف باید هماهنگی‌های بین بخشـــی انجام دهند و این موضوع گمرک را از نظر تخصصی دچار مشکل کرده است. در این بخشـــنامه‌ها، خواسته‌ها و وظایف اصلی گمرک با توجه به دید تخصصی این بخش به مســـائل ترانزیتی حمل‌ونقل و مباحث صادراتی نادیده گرفته شده و این خود باعث نابســـامانی و کندی‌هایی در مســـیر ورود و خروج کالا در گمرکات شـــده است. این در حالی است که ما به عنوان گمرک یک سازمان تخصصی در صادرات و واردات هســـتیم و به الزامات این حوزه اشراف بیشتری داریم.

جواد جعفری در ادامه عنوان کرد: این الزامات شـــاید توسط قسمت‌های دیگر آن‌طور که باید و شـــاید لحاظ نشـــود و این موضوع نابسامانی‌هایی را در مباحث حمل‌ونقلـــی و گمرکـــی ایجاد می‌کند، بنابراین امیدواریم در مدیریت واحدهای مرزی، طوری تعیین‌تکلیف شود که نفع آن در نهایت به حال اقتصاد و مبادلات تجاری باشد.

جعفـــری ادامه می‌دهد: در حـــال حاضر برای مثال در برخـــی از جانمایی‌هایی‌ها در مبـــادی مرزی نظر تخصصـــی گمرک لحاظ نمی‌شـــود و بدون هماهنگی با ما ســـاختاری ایجاد می‌شود که در نهایت به کندی فعالیت‌هـــا می‌انجامد، این در حالی اســـت که اگر این ساختارســـازی با نظارت گمرک اتفاق بیفتد، تبادلات مرزی بســـیار روان‌تری خواهیم داشـــت اما متاسفانه در حال حاضر در برخی از موارد این اتفاق نمی‌افتد.

مدیرکل گمرک مشـــهد می‌گوید: ما بحث تخصصی خودمـــان را در ارتبـــاط با رویه‌هـــای گمرکی داریم و مشکلی در این حوزه وجود ندارد، اما وقتی می‌خواهیم تشـــریفات گمرکی را در محیطی انجـــام دهیم که با خواســـته‌های گمرک هماهنگ نیست؛ در مرزها باعث کندی کار می‌شـــود. برای مثال زمانی که قرار اســـت یک دستگاه ایکس‌ری در مبادی مرزی مســـتقر شـــود اگر این موضوع با نظر گمرک در مســـیر مورد نظر قرار نگیرد، باعث پیچیدگـــی کار صاحبـــان کالا، رانندگان و در نهایت کندی کار می‌شود. باید در این مسائل نظر تخصصی گمرک لحاظ شود که بتوانیم روال تجاری عادی، پویایی حمل‌ونقل و تبادل کالای مناسب را در مرزها داشته باشیم.

■ مجردی: متاسفانه در کشور ما تعداد سفرهای یک‌سر خالی زیاد است و این موضوع باعث شده بهره‌وری ناوگان باری به شدت کاهش یابد و این عدم‌بهره‌وری روی قیمت تمام شده تاثیر گذاشته است

جعفـــری با بیان اینکه در حال حاضر پایانه‌ها در فضاهای مرزی ساخت‌وسازها را مدیریت می‌کننـــد، می‌گوید: من به عنوان یک گمرکی می‌گویم اگر قرار اســـت توسعه در بخش دیگری انجام شود، دست کم نظرات گمرک نیز باید لحاظ شود. اما در خیلی از موارد از نظرات این بخش استفاده نمی‌شود که باعث دوباره‌کاری و اتلاف وقت در خصوص حمل‌ونقل جاده‌ای و کندی تبادل کالا می‌شود.

ناظر گمرکات خراسان رضوی در ادامه تصریح می‌کند: در خصوص چالش‌هایی مانند تبادل کالا با کشورهای همسایه شاید همیشه موضوع مستقیما به گمرک کشور ما مربوط نشود و به دلیل کمبود امکانات در کشورهای دیگر نیز باشد. مثلا در گمرک دوغارون که با افغانستان هم‌مرز اســـت و یکی از مهم‌ترین گمرکات در خصوص ترانزیت است، در طرف دوغارون امکانات خوبی فراهم شـــده اما کشـــور مقابل امکانات و زیرساخت‌های لازم برای تبادلات را ندارد و این مشـــکل باید از آن طرف پیگیری شود.

وی با اشـــاره به اینکه خراســـان رضوی با حدود ۵۰ کشور از گمرک استان تبادلات کالایی دارد، می‌گوید: خروجی کالا در نهایت ممکن است از مرزهای متعددی صورت گیرد، اما تشریفات گمرکی از استان انجام شده و از مبادی مرتبط با مرز ترانزیت می‌شـــود. امیدواریم بین سازمان‌های دخیل در تجارت هماهنگی به وجود بیاید و مدیریتی حاکم شود تا همه موضوعات ترانزیتی حول یک مدیریت واحد مشخص و تصمیم‌گیرنده نهایی بررســـی و رفع و رجوع شود و در نهایت یک اقتصاد و تجارت مناسب با کشورهای همسایه داشته باشیم.

● چالش‌های موجود در مسیر نوسازی ناوگان

نایب‌رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و ترانزیت اتاق خراسان رضوی نیز با اشاره به چالش‌های موجود در این حوزه به فرسودگی ناوگان می‌پردازد و می‌گوید: دولت برنامه‌ای برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور داشت اما به‌رغم اینکه مشاوره‌هایی از طرف شرکت‌های حمل‌ونقل نیز ارائه شد و چند فعال این حوزه با دوستان بخش دولتی جلسه داشـــتند، نه تنها به نظرات بخش خصوصی در این حوزه توجهی نشد بلکه در مقابل ما قوانینی وضع کردند که در نتیجه آن با چالش ترخیص هزاران کامیون مواجه شدیم.

ابراهیم عطائی تصریح می‌کند: یکی از مشکلات جدی در بحث ترانزیت این است که به شرکت‌های حمل‌ونقل هیچ بهایی بابت نوسازی داده نشد، یعنی نه کمکی از سوی دستگاه‌های متولی صورت گرفت و نه تسهیلاتی برای تحقق این امر، ارائه شد. موضوع بعدی این است که با توجه به اینکه شرکت‌های حمل‌ونقل با سرمایه‌گذاری شخصی وارد این مقوله شدند، در بخش سرمایه‌گذاری یا مساعدت‌های دیگر نه تنها کمکی از سوی دستگاه‌ها نده بلکه مشـــکلات عدیده‌ای نیز بابت عوارض، مالیات و مسائلی از این دست برای شرکت‌های حمل‌ونقل به وجود آمده است. در حال حاضر شرکت‌های حمل‌ونقلی بی‌رمـــق هســـتند و انگیزه‌ای برای ســـرمایه‌گذاری و پیشرفت در کار خود ندارند و عملا روز را شب می‌کنند.

عطایی ادامه می‌دهد: در نگاهی به کشورهای اطراف مانـــند ترکیـــه، آذربایجان و... می‌بینیـــم که دولت‌ها سوبسیدهایی به ترانزیت کشور خود اختصاص می‌دهند. حتی در افغانستان که یکی از کشورهای تقریبا ناکارآمد در این حوزه اســـت نیز دولت به این بخش توجه و از آن حمایت می‌کند تا بتوانند ترانزیت را از کشور خود عبور دهند. ترانزیت فقط مساله اقتصادی نیست، بحث امنیت، فرهنگ، اشـــتغال‌زایی و مسائل زیاد دیگری را نیز به همراه دارد. اما متاســـفانه کشور ما نه تنها هیچ تسهیلاتی را به این موضوع اختصاص نداده است، بلکه قوانینی را تصویب کرده که بعضا ســـدی برابر ترانزیت کشور بوده‌اند.

نایب‌رئیـــس کمیســـیون حمل‌ونقـــل و ترانزیـــت اتاق خراســـان رضوی می‌گوید: مـــا از دولت حمایت نمی‌خواهیم. ما فقط نیاز به مدیریت و نظارت صحیح آن هم در چهارچوب قانون موجود داریم، اما متاسفانه در حال حاضر و در برخی از موارد، تحریم‌های داخلی تاثیر منفی بسیار بیشتری نسبت به تحریم‌های خارجی دارد.

عطایـــی ادامه می‌دهد: نمی‌خواهـــم بگویم در بحث ترانزیت زیرساخت‌های ضعیفی نداریم، اما سوءمدیریت خصوصا در مرزها و مبادی ورودی بســـیار شدید است. عدم‌مدیریـــت و یکپارچگـــی در تصمیم‌گیری‌هـــای بخش‌هـــای مختلـــف و ادارات دولتی را شـــاهدیم که چالش‌های زیادی را به وجود آورده است. علاوه بر این، تعصب‌های سازمانی و جزیره‌ای عمل کردن سازمان‌ها در حالی که ما در بحث ترانزیت با بیش از ۲۰ سازمان درگیر هستیم مشـــکل‌زا است. هر سازمان‌ساز خود را می‌زند و این چالش بزرگی است. درخواست ما از دولت در آستانه روز حمل‌ونقل این است که یک متولی واحد برای ترانزیت مشخص کند و همه سازمان‌ها با یک روش و متد در این خصوص حرکت کنند، تا همین ترانزیت ضعیف به صفر نرسد.

خبر

رئیس کانون وکلا درخواست کرد

ضرورت توجه به اصول مغفول قانون اساسی

ایسنا: رئیس کانون وکلای خراسان در خصوص لزوم بازنگری در قانون اساسی، گفت: در حال حاضر نیازی به بازنگری در قانون اساسی نیســـت و تنها باید به اصول مغفول‌مانده آن توجه شود.

عباس شیخ‌الاسلامی ضمن اشاره به حقوقی که در قانون اساسی برای مردم در نظر گرفته شده است، اظهار کرد: هنگامی که نویسندگان قانون اساسی کشور ما در حال تدوین این سند حقوقی بودند، چیزی شبیه به شورای نگهبان قانون اساســـی فرانســـه را در ذهن داشتند و سپس ســـعی کردند وظیفه تطبیق قوانین با شرع را هم به وظایف شورای نگهبان بیفزایند.

عضو هیات علمی گروه حقوق دانشگاه آزاد مشهد، ادامه داد: در برخی مواقع ممکن است در برخی از رویه‌ها، حقوق اساســـی مردم که در قانون اساســـی قید شده است، نقض شود. در چنین مواقعی نیاز به نهادی است که مردم با مراجعه به آن، اعتراض خود را اعلام کنند، کما اینکه در فرانسه هم دادگاهی به این منظور وجـــود دارد. این حقوقدان اضافه کرد: اکنون بیش از هر زمان دیگـــری خلأ وجود چنین نهادی حس می‌شود. در حالی که در اصل ۲۷ قانون اساسی حق اعتراضات مسالمت‌آمیز برای مردم در نظر گرفته شده است، اما بسترهای عمل به این اصل فراهم نیســـت و جایی هم وجود ندارد که مردم با مراجعه به آن، خواهان ایجاد بسترهای لازم برای برگزاری تجمعات و اعتراضات خود شوند.

شیخ‌الاســـلامی افزود: در ماده ۵۷۰ قانون مجازات اسلامی، سلب آزادی‌های قانونی افراد توسط مقامات و مامورین حکومتی، جرم‌انگاری شده اســـت، اما دادگاهی وجود ندارد که در صورت نقض آزادی‌های قانونی شـــهروندان توســـط هر کدام از مســـوولان، به تخلف رخ داده رســـیدگی کند. بنابراین باید دادگاهی مانند دادگاه قانون اساسی فرانسه در کشور ما نیز ایجاد شود تا از حقوق و آزادی‌های سیاسی مردم و فصل سوم قانون اساسی صیانت کند. دیوان عدالت اداری نهاد بسیار خوبی است و یکی از افتخارات نظام ما هم تاسیس این نهاد است، اما دیوان عدالت اداری جایی است که مردم می‌توانند با مراجعه به آن، به بخشنامه‌ها و مصوبات اعتراض کنند و مکانی برای اعتراض به نقض حقوق اساسی ملت نیست.

شیخ‌الاسلامی با اشاره به وجود کمیسیون اصل نود در مجلس که وظیفه رســـیدگی به شکایات مطرح شده نسبت به عملکرد سه قوه را بر عهده دارد، گفت: نمی‌توان کمیسیون اصل ۹۰ مجلس را به عنوان جایگزینی برای دادگاه قانون اساسی در نظر گرفت، چراکه رای صادر شده در آن ضمانت اجرا ندارد. به عنوان مثال اگر یک شـــهروند از یکی از مسوولان اجرایی کشور شکایت کند، کمیسیون اصل ۹۰ پس از ورود و بررسی موضوع، به دلیل اصل تفکیک قوا، نمی‌تواند آن مسوول را برکنار کند. وجود چنین کمیسیونی در مجلس به لحاظ نظارت و تذکر به نهادها، مثبت است اما ضرورت تشکیل دادگاه قانون اساسی را مرتفع نمی‌سازد.

در قانون اساسی ما حقوق بسیاری برای مردم در نظر گرفته شده است که مورد کم‌توجهی قرار گرفته‌اند، ماننـــد اصل ۳۰ که بر رایگان بودن امکانات تحصیل تا پایان دوره متوسطه برای آحاد مردم تاکید کرده است، اما اکنون می‌بینیم که توجهی به این اصل نمی‌شـــود. بنابراین در قدم اول، برای حل مشکلات تنها کافی است به اصول قانون اساسی توجه کنیم.

یادداشت

غفلت از ظرفیت‌های ترانزیتی و آثار زیان‌بارش

ادامه از صفحه ۴

...یکی از مشکلات مسیر مذکور، اعمال محدودیت از سوی روسیه و اذربایجان در پذیرش بار است به‌گونه‌ای که این دو برای بار با وزن بیش از ۲۰ تن از این مسیر جریمه های سنگین وضع می‌کنند؛ همچنین، گمرک و پایانه مرزی آستارا و گمرک سامور در مرز اذربایجان- روسیه ظرفیت پذیرش بار زیاد را ندارند و به همین دلیل یک ماه پیش شاهد توقف‌هایی در این مسیر بودیم.

مسیر سوم، دریای خزر است. ترانزیت کالا از این مسیر از طریق بندرها دریای خزر ازجمله امیرآباد، نوشهر و انزلی به مرز آستارا خان در روسیه صورت می‌گیرد؛ اما هر یک از بندرها ایران مشکلات خاص خود را دارند و ترانزیت کالا از این مسیر نیز با محدودیت‌هایی روبه‌روست. برخی شرکت‌های ترانزیتی تمایل به حمل کالا از بندر امیرآباد را دارند؛ اما این بندر فاقد ظرفیت‌های لازم برای خدمات‌رسانی است. درنتیجه در این مسیر نیز شاهد توقف و هزینه دموراژ هستیم. درمجموع، میزان بار و تقاضای حمل و ترانزیت کالا، با زیرساخت‌های موجود در این بندر همخوانی ندارد و زمانی که حجم بار افزایش می‌یابد، خدمات‌رسانی دشوار می‌گردد.

از طرفی، برنامه و تقویم زمانی کشتی‌هایی که در بندر انزلی تردد دارند، به‌گونه‌ای است که کشتی‌های کانتینر بر و رو-رو (کامیون بر) خدمات منظم و متناوبی برای تجار ندارند.

بعضی خطوط کشتیرانی فعال، اولویت را برای حمل کانتینرهای خودشان قرارمی دهند و معمولا بارهای ترانزیتی و صادراتی سایرین متوقف هستند و گاه توقف در این مسیر بین ۱۰ روز تا یک ماه به طول می‌انجامد.

در بندر آستارا خان روسیه نیز با توقف‌های ۷ الی ۱۰ روزه در تخلیه کشتی مواجه هستیم و روسیه نتوانسته خدمات مطلوبی در این مسیر ارائه کند. هزینه ارسال کالا از این مسیر سنگین است و توقف‌های چندروزه برای تخلیه کشتی، هزینه دموراژ و انبارداری را افزایش داده است.

اما با همه این تفاسیر، راهکارهایی برای بهبود وضعیت ترانزیت از این مسیر وجود دارد. در حال حاضر بندری در غرب دریای خزر به نام بندر ماخچکالا (Makhachkala) بالاتر از باکو وجود دارد که متعلق به روسیه است. در صورت رونق این بندر، می‌توانیم از ظرفیت دریای خزر به‌منظور ترانزیت کالا استفاده کنیم.

در حقیقت اگر بتوانیم در آستارا یا انزلی از کشتی‌های رو- رو استفاده کنیم و از این طریق به خاک روسیه برسیم، هزینه‌ها کاهش پیدا خواهد کرد و در زمان نیز صرفه‌جویی خواهد شد؛ اما استفاده از ظرفیت این بندر، منوط به سرمایه‌گذاری است. شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایرانی برای سرمایه‌گذاری در این مسیر اعلام آمادگی کردند. ناگفته نماند که بخش دیگری از فراهم کردن زیرساخت‌ها، نیازمند تسهیلات دولتی است.

اهالی ترانزیت خراسان رضوی از مشکلات صنعت حمل‌ونقل می گویند

سنگ‌اندازی روی جاده‌های ترانزیتی

دنیای اقتصاد: تداخل سازمان های دولتی، ترجیح منافع سازمانی بر منافع ملی و نبود سامانه گمرکی واحد از جمله معضلات عمده‌ای است که سیستم حمل و نقل ترانزیتی ایران با آن دست و پنجه نرم می‌کند. جاده‌های ترانزیتی شرق ایران نیز از این مسائل مستثنی نیست. سه مسوول ارشد انجمن صنفی حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی ازجزییات این مهم می گویند.

● متولی واحدی در حوزه حمل و نقل وجود ندارد

رئیس هیات مدیره انجمن صنفی حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی تداخل فعالیت ارگان‌های متعدد دولتی و حاکمیتی در حوزه حمل و نقل را مهمترین مساله گمرکات دانست و افزود: در حال حاضر ۲۴سازمان از جمله نیروی انتظامی، پلیس امنیت اقتصادی، مرزبانی، شرکت نفت، ستاد قاچاق و مبارزه با مواد مخدر، سازمان استاندارد، اداره گذرنامه و ... در حوزه حمل و نقل به صورت مستقل فعال هستند.

احمد زمانیان یزدی ادامه داد: ما با این تعداد سازمان مشکلی نداریم، مساله زمانی بغرنج می شود که هر کدام از آنها قوانین و روال اداری مستقل و دست و پاگیری برای شرکت های حمل و نقل وضع کرده‌اند که منجر به اتلاف وقت در مرزها می‌شود و میان هیچکدام از آنها نیز هماهنگی وجود ندارد. دلیل اصلی آن هم نبود یک متولی واحد است که تمام سازمان‌ها زیر نظر آن فعالیت کنند تا سرعت عمل در حوزه ترانزیت کالا افزایش یابد.

زمانیان یزدی علت ایستایی کامیون‌ها در مرز را نیز نبود متولی واحد دانست و اظهار کرد: مرز جای توقف نیست، مرز محل عبور است و توقفات چهار- پنج روزه در هیچ جای دنیا منطقی و مرسوم نیست. حمل زمانبر و کُند است و قیمت آن بالا که منجر به گرانی و افزایش هزینه ها در سطوح مختلف جامعه می شود. این مساله باعث رنجش و نارضایتی شرکای خارجی هم می شود؛ چرا که سرعت در تجارت مهم است و اگر این موضوع حل نشود قطعا به دنبال مسیرهای جایگزین می گردند.

وی با اعلام اینکه از ابتدای امسال تا کنون حدود هشت میلیون ترانزیت دراستان انجام شده، گفت: با ادامه این وضع، ما به چشم انداز حمل و نقل که ۲۰میلیون ترانزیت در سال بود، نمی‌رسیم و اگر همین روال ادامه یابد، تا پایان سال در خوش بینانه ترین حالت به ۱۰میلیون ترانزیت خواهیم رسید.

زمانیان یزدی با اشاره به اینکه تداخل کاری سازمان‌ها ضربه بزرگی به روانی فعالیت شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیتی زده، گفت: نزدیک به هشت سال است لزوم داشتن متولی واحد برای گمرک را فریاد می زنیم، اما گوش شنوایی وجود ندارد.

● جریمه های نامعقول گمرک برای کامیونداران افغانستانی

مسوول کمیته جاده‌ای کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی خراسان رضوی نیز در این باره گفت: یکی از عمده‌ترین مشکلات ما، اقدام اخیر کمیسیون حل اختلاف گمرکی و جرایم سنگین برای شرکت های ایرانی دارنده کامیون توقیفی افغانستانی است که از مرز این کشور وارد ایران می شوند و مواد مخدر به همراه دارند.

دین‌محمد فیض‌محمدی ادامه داد: اینکه صاحب کامیون بنا به جرمی که انجام داده مورد اعمال قانون قرار گیرد و کامیون به نفع دولت ضبط شود رفتار درستی است، اما مشکل آنجاست که شرکت های ایرانی مرتبط به آن نیز بابت حقوق ورودی گمرکی جریمه می شوند، در حالیکه این جریمه به استناد آرای قبلی کمیسیون درست نبوده و بیش از ۶۰پرونده مشابه تبرئه شده است. شرکت های دارنده کامیون افغانی نسبت به این اقدام شدیدا معترض‌اند و با ارسال نامه ای به انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، اعلام کردند چنانچه موضوع حل نشود نسبت به تسویه حساب و مرجوع نمودن کامیون‌ها اقدام خواهند کرد. البته امیدوارم مذاکرات انجمن خراسان با مسوولان مرتبط در این خصوص به نتیجه برسد. مسوول کمیته ترانزیت و گمرکی انجمن شرکت‌های حمل و نقل خراسان رضوی لا بیان اینکه احتمال دارد افغانستان نیز در پاسخ ورود کامیون‌های ایرانی را به کشورش را دچار مشکل سازد، تاکید کرد: تا زمانی که منافع سازمانی بر منافع ملی بچربد و سازمان های دولتی و خصولتی فقط به فکر سود خود باشند، شاهد توسعه حوزه حمل و نقل نخواهیم بود. فیض محمدی افزود: یکی دیگر از مشکلات مهمی که در حال حاضر با آن درگیر هستیم؛ مصوبه سه سال پیش مجلس است که به جای کامیون های اسقاطی، کامیون‌هایی که سه سال از کارکردشان می گذرد، وارد چرخه حمل و نقل کشور شوندو تاکنون نزدیک به ۱۷هزار از این کامیون ها وارد کشور شده‌اند. وی ادامه داد: تا کنون فقط حدود هفت هزار از این تعداد به چرخه حمل و نقل وارد شدند، به این معنا که ۱۰هزار کامیون دیگر که شرکت های تجاری یا صاحبان کامیون، آن را تامین کرده اند و ماه هاست از گمرک ترخیص شده، به دلیل ضعف رسیدگی مجلس، وضعیت پلاکشان نامشخص است و مانند یک تکه آهن بلاتکلیف تحویل رانندگان شده، بدون آنکه به چرخه حمل کشور وارد شوندودر گذر زمان مستهلک می‌شوند.

فیض محمدی تشریح کرد: در مجلس چندین مرتبه این موضوع مطرح شد تا به آن رسیدگی شود، اما علی رغم همکاری خوب گمرک برای ترخیص کامیون ها، دیگر نهادهای ذی‌نفع سنگ اندازی کرده و ماه هاست موضوع تعیین تکلیف نشده، چرا که هر سازمان به دنبال منافع خود در این زمینه است و تا زمانی که متولی یکسانی در بخش واردات این کامیون ها وجود نداشته باشد، این قبیل مشکلات حل نخواهد شد.

■ زمانیان: با این تعداد سازمان مشکلی نداریم، مساله زمانی بغرنج می شود که هر کدام از آنها قوانین و روال اداری مستقل و دست و پاگیری برای شرکت های حمل و نقل وضع کرده‌اند که منجر به اتلاف وقت در مرزها می‌شود و میان هیچکدام از آنها نیز هماهنگی وجود ندارد

● واردات دست دلال هاست

رئیس هیات مدیره شرکت حمل و نقل بین المللی راه ترابران نگین آسیا کمبود تسهیلات بانکی را یکی از مسائل مهم در حوزه حمل و نقل دانست و افزود: قیمت کامیون ها و هزینه های حمل و نقل بسیار بالاست و اعطای تسهیلات بانکی با سود کم و باز پرداخت طولانی مدت، از جمله اقداماتی است که دولت می تواند در جهت تقویت شرکت های حمل و نقل انجام دهد. سعید زورمند همچنین وظیفه اصلی شرکت های حمل و نقل را خود مالکی عنوان کرد و گفت: در حال حاضر بخش اعظم واردات به دست دلال هاست، در حالیکه هیچ شرکتی اختیار خودمالکی ندارد؛ در نتیجه نمی تواند روی تناژهای بالا سرمایه گذاری و برنامه ریزی کند که رفع آن نیازمند حمایت دولت و قوانین درست است تا دست دلالان از اقتصاد ترانزیت کوتاه شود. وی اظهار کرد: اگر سه مساله ثبت سفارش و خودمالکی شرکت‌ها، پلاک کردن کامیون ها برای کریری و اعطای تسهیلات بانکی با سود کم و بازپرداخت طولانی مدت، برای شرکت های حمل و نقل در نظر گرفته شود می توان گفت صنعت حمل و نقل جان می گیرد، در غیر این صورت، ما کم کم به مرگ یا تخریب این صنعت نزدیک می شویم.

انتقاد رئیس اتاق اصناف از بخشی‌نگری ادارات و سازمان‌ها

ایسنا: رئیس اتاق اصناف مشهد گفت: صدور مجوزها و تسهیل صدور آنها توسط ارگان‌های ذی‌ربط از اهمیت بسزایی برخوردار است، زیرا ایجاد شهرک‌های صنفی - صنعتی توسط این اتاق و اتحادیه‌های مرتبط سال‌های متمادی است که در دست اقدام است که به دلیل بخشی‌نگری ادارات و سازمان‌های ذی‌ربط در صدور مجوزها و اخذ مجوزهای متعدد تاکنون در این زمینه به نتیجه‌ای دست نیافته‌ایم. هادی مخملی درباره ایجاد شهرک‌های صنفی در مشهد و میزان اشتغال‌زایی واحدهای صنفی اظهار کرد: در شهرک‌های صنفی - صنعتی در بحث مکان‌یابی و لکه‌گذاری‌ها پیشنهادهایی از سوی اتاق اصناف به ارگان‌های ذی‌ربط ارائه شده است که در قالب شهرک‌های در دست برنامه‌ریزی و مکان‌یابی قرار می‌گیرد، از این تعداد می‌توان به شهرک‌های کیف و کفش، پوشاک، طلا و جواهر، برق، پتوفروشان، کالای خواب و... اشاره کرد.

وی افزود: صدور مجوزها و تسهیل صدور آنها توسط ارگان‌های ذی‌ربط از اهمیت بسزایی برخوردار است، زیرا ایجاد شهرک‌های صنفی - صنعتی توسط این اتاق و اتحادیه‌های مرتبط سال‌های متمادی است که در دست اقدام است که به دلیل بخشی‌نگری ادارات و سازمان‌های ذی‌ربط در صدور مجوزها و اخذ مجوزهای متعدد تاکنون در این زمینه به نتیجه‌ای دست نیافته‌ایم. این امر نیازمند توجه جدی از طریق دستگاه‌های استانی و ملی است.

رئیس اتاق اصناف مشهد درباره تعداد پروانه کسب صادر شده طی ۸ ماه ابتدای سال‌جاری و میزان اشتغال‌زایی در این مدت توسط واحدهای صنفی در مشهد بیان کرد: تعداد کل واحدهای صنفی دارای پروانه کسب در شهرستان مشهد ۱۰۵هزار و ۱۴۰ مورد بوده است که طی سال‌جاری با ۳درصد افرایش صدور پروانه کسب نسبت به سال ۱۴۰۰ مواجه بوده‌ایم.

همچنین به طور کلی تا پایان آبان ماه ۸۳درصد پروانه کسب صادر شده، ۱۶درصد منقضی و یک‌درصد غیرفعال در نماگر آماری قابل مشاهده است.

در نشست فعالان اقتصادی خراسان رضوی با اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح شد

مطالبات فعالان صمت از قانون‌گذاران

دنیای اقتصاد: فعالان اقتصادی خراسان رضوی در نشستی با اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از دغدغه‌های خود در حوزه قوانین مخل کسب‌وکار، بخشنامه‌های خلق‌الساعه، نیازها و درخواست‌های صنعتگران و معدن‌کاران برای گره‌گشایی از مشکلات موجود در مسیر فعالیت اقتصادی و ملزومات توسعه در استان سخن گفتند.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی خراسان رضوی، محمدرضا رمضانی، معاون حقوقی و امور مجلس اتاق ایران در این نشست، یکی از دغدغه های کنونی تولیدکنندگان را، تامین نقدینگی و سرمایه در گردش دانست و گفت: مساله دیگر، عدم پرداخت به موقع مطالبه پیمانکاران از سوی شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی است که چالش‌های متعددی را برای بخش خصوصی به دنبال داشته است. وی اضافه کرد: بحران تامین مواد اولیه از بورس کالا به دلیل رقابت ناسالم، تاسیس واحدهای جدید در صنایعی که اشباع شده است، افزایش قیمت شمش فلزات از جمله آلومینیوم و فولاد در بورس کالا و نوسانات نرخ ارز و ناپایداری در عملکرد و رویه‌های دستگاه های متولی و... از جمله مسائلی هستند که واحدهای صنعتی و معدنی را به مشکلات عدیده دچار نموده است.

سیدمحمدبحرینیان، صنعتگر و پژوهشگر توسعه با اشاره به وجود انبوه منابعی که در گذر ایام در دسترس بوده است اما شرایطی در بخش اقتصاد رقم خورده که بستر گسترش فقر را ایجاد کرده است گفت: امروز یکی از رسالت‌های اصلی مجلس شورای اسلامی، ریشه‌یابی عواملی است که بهره‌مندی از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های موجود را با وقفه مواجه می‌کند یا هدررفت آن‌ها را موجب می‌شود. وی متذکر شد: طی ۱۱۷ سال گذشته که در کشور مجلس در دولت‌ها و حاکمیت‌های مختلف فعالیت داشته، اثرات بلندمدت قوانین و ثبات آن‌ها کمتر مورد توجه بوده و از این حیث مجالس ما در ادوار مختلف به کارخانه های قانون سازی تبدیل شده اند؛ قوانینی که بعضا با یکدیگر متناقض بوده و در عین حال، کیفی و پایدار هم نیستند.

بحرینیان گفت: امروز می بینیم همان مسیری که ۷۰ سال پیش و از برنامه عمرانی اول کشور در پیش گرفته شده، مجددا در حال تکرار است. پیشران توسعه در کشور در گزارش سازمان برنامه و بودجه، نفت درنظر گرفته شده؛ در حالیکه ۱۲۰ سال است که از این طریق نتوانسته‌ایم به توسعه اقتصادی دست پیدا کنیم و باز شاهد تکرار این دور باطل هستیم.

این پژوهشگر توسعه، به چالش‌های بخش مولد اقتصاد در ایران اشاره و بیان کرد: تولیدکنندگان و صنعتگران علاوه بر ناپایداری قوانین، در موضوعی همچون تامین انرژی نیز خود را با چالش‌های جدی مواجه می‌بینند چون تصمیماتی که از سوی متولیان امر در این حوزه اخذ می‌شود، در تضاد جدی با توسعه صنعتی است. به اذعان مدیران شرکت ملی گاز ایران، اولویت تامین گاز در فصل سرد، بخش خانگی و تجاری است. در تخصیص برق برای فصل تابستان که پیک مصرف می‌باشد، رویه به همین ترتیب است. قطعی گاز در زمستان و برق در تابستان، بخش صنعت ما را به بحران و خسارت دچار کرده و با وجود اطلاع از تبعات آن، شاهد تداوم همین تصمیمات در هر سال هستیم.

بحرینیان، گریزی هم به وضعیت فعالیت واحدهای تولید مرغ گوشتی در کشور زد و توضیح داد: اعداد و ارقامی که در سال ۱۳۹۸ از سوی مرکز آمار ایران منتشر شده، نشان می‌دهد ۲۰هزار و ۵۲۰ واحد مرغداری در کشور وجود دارند که ۱۸هزار و ۲۷۶ مورد از آن فعال بوده و ۲۲۴۴ واحد فعالیتی ندارند. ظرفیت تولید این واحدها بیش از ۴۰۰ میلیون قطعه مرغ گوشتی در سال است. در مقابل، برزیل با ۷ شرکت مستقر در کشورهای مختلف، یک میلیارد و ۶۶۴ میلیون قطعه مرغ کشتار شده در سال عرضه می‌کند و تنها در کارخانه‌ای که در امریکا مستقر نموده، ۷۳هزار اشتغال فراهم کرده است.

● تامین سرمایه مشکل معدن‌داران

احمدرضا صفار طبسی، رئیس کمیسیون معدن و صنایع معدنی اتاق خراسان رضوی هم در این جلسه، با تاکید بر لزوم تغییر رویکرد سیاست گذاران و تصمیم‌گیران به بخش معدن، بیان کرد: معادن به سه دسته بزرگ مقیاس، متوسط و کوچک مقیاس تقسیم می شوند و ما در کمیسیون معدن پارلمان بخش خصوصی استان توان خود را بر احصاء مشکلات معادن کوچک مقیاس متمرکز نموده‌ایم؛ چرا که معتقدیم این معادن نقش عمده ای در اشتغال روستاییان و پیشگیری از مهاجرت آنها به شهر و تشدید حاشیه نشینی در مشهد ایفا می کنند. وی به برخی دغدغه های معدن‌داران پرداخت و اظهار کرد: در بحث حقوق دولتی معادن، ضابطه ای قانونمند وجود ندارد و در حوزه مزایده گذاری معادن راکد نیز، اجحاف زیادی در حق مالکین قبلی صورت می گیرد.

صفار طبسی اضافه کرد: معدن داران در زمینه تامین سرمایه، اخذ تسهیلات بانکی و قبول وثایق از سوی بانک‌ها به مشکل دچار هستند. با همه این تفاسیر، امروز سرمایه‌گذاری در بحث معدن از امنیت لازم برخوردار نیست و با این وضعیت، کسی در پی توسعه معدن خود نخواهد بود، چون احتمال از دست رفتن سرمایه اش وجود دارد.

● نیاز خراسان رضوی به تکمیل زنجیره های ارزش

علی شریعتی مقدم، رئیس کمیسیون کشاورزی و آب اتاق بازرگانی خراسان رضوی با بیان اینکه تصمیم‌سازی‌ها باید به گونه ای باشد که به جای واسطه گری، فعالیت‌های مولد دارای مزیت پیگیری شود، عنوان کرد: در استان خراسان رضوی باید به دنبال تکمیل زنجیره های ارزش و نیز، تمرکز بر کشت گلخانه ای با هدف مدیریت منابع محدود آبی این خطه باشیم. وی به مشکلات ناشی از قانون رفع تعهدات ارزی گریزی زد و گفت: بعضی تصمیمات ارزی که میراث سنوات گذشته بوده، جفای بزرگی به بخش صادرات وارد نموده است. قانون رفع تعهدات ارزی صادرکنندگان را با مشکلات عدیده ای مواجه کرده و صادرکنندگان خود با هزینه‌های سربار مواجه می‌بینند. از سوی دیگر، نوع تصمیمات ماخوذه، به بعضی بخش‌های صادراتی ما از جمله حوزه خشکبار لطمات جدی وارد کرده است.

شریعتی مقدم از مشکلات شهرک‌های صنعتی و موانع پیش روی توسعه آنها در استان سخن گفت و اظهار کرد: سال‌هاست درخواست توسعه شهرک صنعتی توس را مطرح می‌کنیم اما این امر محقق نمی شود؛ امیدواریم حضور اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس در نهایت منجر به اخذ تصمیماتی برای تحقق این مهم شود. چالش های به وجود آمده در روند نگهداری زیرساخت های شهرکهای صنعتی یک دغدغه جدی ما است. تاکید داریم که بخشی از عوارض ارزش افزوده شهرک‌های استان باید جهت ارائه خدمات به همان شهرک‌ها تخصیص یابد تا از صرف هزینه‌های روزافزون جلوگیری شود. در این بخش نیازمند بازنگری در رویه‌های موجود هستیم.

غلامعلی رخصت، رئیس کمیسیون صنعت بازرگانی اتاق خراسان رضوی نیز در بخشی از این نشست، اظهار کرد: امروز صنعتگران در بحث واردات مواد اولیه دچار مشکلات بی شماری هستند. صنعتگر ثبت سفارش واردات را انجام می دهد و سپس، روند کار او وارد مسیر پُرفراز و فرود تامین ارز می‌شود که بعضا بیش از ۴۰ روز به طول می انجامد. موانع زیادی هم در این مسیر وجود دارد و هزینه های گزاف صرافی کمر تولید را شکسته است.

رخصت از مشکلات موجود در مسیر نوسازی ماشین آلات صنعتی به خصوص در حوزه نساجی سخن گفت و اظهار کرد: با ماشین آلات کنونی نمی توانیم نیاز داخلی را تامین نماییم و در این وضعیت چگونه به صادرات بیاندیشیم؟ مجلس باید به این مسائل توجه ویژه داشته باشد تا بخش صنعت بتوانند نسبت به نوسازی ماشین آلات و تجهیزات خود اقدام نمایند و تولید باکیفیت و به صرفه تری ارائه نماید و از رقبای خارجی عقب نماند. وی با اشاره به موضوع عوارض تغییر کاربری اراضی به عنوان چالشی در مسیر توسعه واحدهای صنعتی، متذکر شد: بخش صنعت استان در تامین زمین دچار مشکل است. استفاده از اراضی جنب کارخانه برای توسعه صنایع امکان پذیر نیست؛ زیرا جهاد کشاورزی خواهان اخذ عوارضی به میزان ۸۰دصد قیمت کارشناسی ارزش زمین آن هم به بهای کاربری صنعتی از بخش خصوصی است تا این مهم را میسر سازد. خواستار اصلاح این رویه از سوی مجلس هستیم تا مبحث توسعه صنایع، با رویکرد متفاوتی، مواجه شود.

● عدم بهره وری صنعتی به دلیل وضع قوانین مخل

قطع گاز صنایع در کشوری غنی از ذخایر گازی جهان، موضوعی بود که احمد اثنی عشری، رئیس کمیسیون مالیات، کار و تامین اجتماعی اتاق خراسان رضوی در این نشست به عنوان گلایه مطرح کرد. او گفت: ما دومین کشور دارای منابع گازی جهان هستیم؛ اما با سرد شدن هوا، صنایع در اولویت قطع گاز قرار می گیرند. در تابستان و اوج مصرف برق نیز، صنعت در اولویت قطعی قرار دارد. چنین تصمیماتی منجر به عدم بهره وری بخش صنعت می‌شود. صنعت ما فاقد بهره‌وری لازم است و بخشی از آن به دلیل قوانین مخلی است که در مسیر فعالیت واحدها وضع می گردد.

اثنی عشری با بیان اینکه در حوزه قوانین کار و تامین اجتماعی با مشکلات متعددی رو به رو هستیم، متذکر شد: موضوع کارهای سخت و زیان آور یکی از بزرگترین دغدغه های شرکت‌هاست. تنها در ۵۰کشور دنیا کار سخت و زیان آور دارای تعریف است و دو الی سه شغل، سخت و زیان آور به شمار می‌آیند. کار سخت و زیان آور در آن کشورها درجه بندی شده و در ایران هم باید بدان توجه شود. بیش از ده سال است که شعار سال از سوی رهبری به حوزه تولید و اقتصاد اختصاص می‌یابد و این یعنی پاشنه آشیل اقتصاد ما بخش تولید است؛ اما امروز در تصمیم گیری های مجلس، مسائل فرهنگی و اجتماعی بر مباحث اقتصاد اولویت می‌یابد؛ درحالیکه فقر ریشه بسیاری از مشکلات است و اگر گره‌های اقتصاد گشوده شود، چالش‌های کشور در بسیاری دیگر از حوزه‌ها، رفع و رجوع خواهد شد.

خبر

رئیس جامعه حرفه‌ای هتل‌داران عنوان کرد

ضعف قوانین در واگذاری امور گردشگری به بخش خصوصی

ایسنا: رئیس جامعه حرفه‌ای هتلداران خراسان رضوی گفت: متاسفانه در زمینه واگذاری امور به بخش خصوصی به‌ویژه در حوزه گردشگری با ضعف قوانین روبه‌رو هستیم. به عبارتی مقررات موجود اجازه واگذاری کامل امور به بخش خصوصی را نمی‌دهد.

محمود مادرشاهیان درباره نقش بخش خصوصی در صنعت گردشگری، اظهار کرد: تجربه سال‌های گذشته در کشورمان و همچنین تجربه کشورهای موفق و توسعه‌یافته در دنیا نشان داده است که واگذاری امور بخش خصوصی در تمام بخش‌ها اعم از تجارت گردشگری همیشه تجربه موفقی بوده است. وی اضافه کرد: به عقیده من در زمینه گردشگری نیز امور اجرایی باید به بخش خصوصی واگذار شود و دولت به سیاستگذاری‌های کلی و نظارت‌های عالیه بپردازد.

مادرشاهیان در خصوص اینکه چه اموری در حوزه گردشگری قابلیت واگذاری دارد، خاطرنشان کرد: عمده اقدامات در حوزه اجرایی از قبیل صدور کلیه مجوزها، حوزه نرخ‌گذاری‌ها، بازرسی‌ها، آموزش، درجه‌بندی تاسیسات گردشگری و... از جمله مواردی هستند که در حوزه گردشگری قابلیت واگذاری به بخش خصوصی را دارند.

رئیس جامعه حرفه‌ای هتلداران خراسان رضوی در مورد تمایل مسوولان دولتی به بخش خصوصی تصریح کرد: ما در زمینه واگذاری امور به بخش خصوصی به‌ویژه در حوزه گردشگری متاسفانه با ضعف قوانین روبه‌رو هستیم. بنابراین صرف نظر از اینکه مسوولان تا چه اندازه تمایل به واگذاری امور داشته باشند، قوانین و مقررات موجود اجازه واگذاری درست و کامل امور را به بخش خصوصی نمی‌دهد و به نظر من نیاز اصلی ما بازنگری دستورالعمل‌ها و مشخص شدن جایگاه بخش خصوصی در حوزه گردشگری است.

● جایگاه بخش خصوصی در حوزه گردشگری باید مشخص شود

رئیس جامعه حرفه‌ای هتلداران خراسان رضوی گفت: قطعا در صورت واگذاری امور به بخش خصوصی، آمادگی کامل برای انجام امور وجود دارد، کما اینکه در حال حاضر نیز در خراسان رضوی، فرآیندهای اجرایی بخش عمده موارد فوق در تشکل‌های استانی انجام می‌شود. اما به دلیل ضعف قوانین در حد انجام امور دفتری و اداری باقی می‌ماند. مادرشاهیان خاطرنشان کرد: با توجه به توان بخش خصوصی در استفاده از نیروی انسانی بیشتر و همچنین کمتر بودن بوروکراسی اداری در این حوزه، واگذاری امور به بخش خصوصی باعث می‌شود کلیه فرآیندهای اجرایی با سرعت بیشتری انجام شود و بهبود فرآیندها باعث می‌شود سرمایه‌گذاران بیشتری جذب این حوزه شوند و نهایتا شاهد رونق اقتصادی و اشتغال‌زایی بیشتر در این حوزه خواهیم بود. وی ادامه داد: همچنین دولت با واگذاری امور، وقت و انرژی خود را صرف سیاستگذاری‌های کلان امور کلی و نظارت عالیه خواهد کرد.

ضمیمه هفتگی خراسان‌رضوی

■ روزنامه اقتصادی صبح ایران ■ صاحب امتیاز : دنیای اقتصاد تابان
■ مدیر مسوول: علیرضا بختیاری
■ نشانی: خیابان شهید مطهری، حدفاصل سنایی و میرزای شیرازی، پلاک ۳۷۰
■ صفحه آرایی: محمد عسگری
■ لیتوگرافی و چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
■ سرپرست خراسان رضوی: شهناز رمارم
■ دبیر ضمیمه خراسان: احسان میرزاده
■ همکاران: عاطفه چوپان، پروین میزانی، ابولفضل حیدری
■ نشانی: مشهد، بلوار شهید صادقی، خیابان آپادانا، شماره ۱۳
■ تلفن: ۳۷۶۲۵۳۵۳-۰۵۱ و ۵-۳۷۰۵۶۸۵۴-۰۵۱
■ نسخه الکترونیک: www.Xhden.ir
■ سامانه ارتباطی: ۳۰۰۰۲۵۷۷۰۱

WWW.DONYA-E-EQTESAD.COM • mashhad@ donya-e-eqtesad.com

انجمن صنفی حمل و نقل بین المللی
استان خراسان رضوی

گرامیداشت ۲۶ آذرماه

روز ملی حمل و نقل

را برتمامی فعالان حوزه حمل و نقل بین المللی
تبریک عرض میکنیم

آذرماه ۱۴۰۱

آدرس : مشهد، میدان تلویزیون، بزرگراه شهید کلانتری خیابان انوری، بین انوری ۳ و ۵، پلاک ۲۲۲
تلفن : ۰۵۱۳۸۷۹۵۳۳۵ نمابر: ۰۵۱۳۸۷۹۵۳۳۸
سایت : www.itca-kh.com پست الکترونیک: info@itca-kh.com