



شماره گزارش: ۳۵

ردیف: ۱۰

دوره دوازدهم - سال دوم

تاریخ چاپ: ۱۴۰۴/۰۳/۲۶

گزارش کمیسیون عمران

در خصوص:

مشکلات فعالان ناوگان حمل و نقل بار جاده‌ای کشور (دارندگان و رانندگان کامیون)

ماده (۱۰۷) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی

معاونت نظارت

هیئت رئیسه محترم مجلس شورای اسلامی

با سلام و احترام

با توجه به جلسات متعدد و مستمر کمیسیون عمران با نمایندگان صنفی جامعه دارندگان و رانندگان حمل و نقل جاده‌ای برای بررسی مشکلات فعالیت آنها، اینک در اجرای ماده (۱۰۷) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی، گزارش نتایج حاصل تقدیم می‌گردد.

محمدرضا رضایی

رئیس کمیسیون عمران

گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در خصوص مشکلات فعالان ناوگان حمل و نقل بار جاده‌ای کشور (دارندگان و رانندگان کامیون) مقدمه:

ترابری با تسهیل جابجایی کالا و مسافر نقش کلیدی در اقتصاد جامعه و کیفیت زندگی و سطح رفاه مردم دارد که در کشور ما حمل و نقل جاده‌ای با سهم بالغ بر ۹۰ درصد از جابجایی‌ها و عملکرد سالانه ۲۹۰ میلیارد تن کیلومتر، اصلی‌ترین شیوه حمل و نقل می‌باشد و ۹ درصد از تولید ناخالص ملی (GDP) را تامین می‌کند. رانندگان و دارندگان ناوگان اصلی‌ترین بازیگران در ارائه خدمات این بخش شناخته می‌شوند که همواره با پذیرش شرایط وقت جامعه و با تحمل سختی‌ها و مرارت‌های فعالیت در این شغل پراضطراب، به توسعه کشور کمک کرده‌اند. در اینجا لازم است به یاد آوریم نقش این قشر موثر و کلیدی هم در دفاع مقدس و هم در لبیک گفتن به فرمان بنیانگذار انقلاب در ۲۶ آذر سال ۱۳۶۲ و تخلیه بنادر جنوبی از کالاهای دپو شده و توزیع آن به سراسر کشور که این حرکت جمعی به درستی جهاد حمل و نقل عنوان و آن روز در تقویم کشور به عنوان روز ملی حمل و نقل نامگذاری شد، لذا بر همه مسئولین در قوای سه‌گانه فرض است که به رفع دغدغه‌های فعالان این حوزه بپردازند.

با شرح فوق کمیسیون عمران در هفته‌های اخیر با ارتباط مستقیم و مستمر با فعالان و نیز حضور میدانی در جمع رانندگان و دارندگان ناوگان حمل و نقل جاده‌ای مطالبات قانونی و واقعی آنها را استماع بررسی و در حل آنها کمک نمود که البته رفع کامل این مشکلات نیازمند هم‌افزایی و مسئولیت‌پذیری کامل همه دستگاه‌های ذی‌ربط می‌باشد. اکنون که با نظر جناب آقای دکتر قالیباف رئیس محترم مجلس شورای اسلامی فرصت طرح مشکلات و نیازهای رانندگان و دارندگان کامیون‌ها در صحن علنی مجلس شورای اسلامی فراهم شده است نتایج بررسی‌ها و اقدامات کمیسیون عمران در این خصوص تقدیم می‌گردد.

نتایج رسیدگی:

در حال حاضر ۵۷۰۵۶۱ راننده با ۴۶۵۹۳۸ دستگاه کامیون و کامیونت و با صرف روزانه ۳۶ میلیون لیتر سوخت و انجام حدود ۳۹ میلیون سفر به جابجایی ۶۰۰ میلیون تن در سال می‌پردازند. همچنین ۵۶۵۰ شرکت و موسسه حمل و نقل کالا ر ۸۲ پایانه بار و شهرک حمل و نقلی فعال می‌باشند اما این صنعت فعال و موثر با مشکلات متعددی مواجه است که کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تشکیل جلسات مستمر بر پیگیری اهم آنها به شرح زیر تمرکز نموده است:

۱- نرخ کرایه حمل بار:

تعیین نرخ عادلانه کرایه بایستی به گونه‌ای باشد که هم برای سرمایه‌گذاران و ارائه‌دهندگان خدمات حمل و نقل صرفه داشته باشد و هم اثرات آن بر هزینه تمام شده خدمات سایر بخش‌ها، متناسب با شرایط اقتصادی روز مدیریت شود. بر این اساس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور نرخ شاخص حمل را از طریق تجزیه و تحلیل هزینه‌های مربوطه محاسبه و به تصویب شورای عالی

هماهنگی ترابری کشور می‌رساند که آخرین به روز نمایی و اصلاح این نرخ در بهمن‌ماه سال گذشته انجام شده است، اما با توجه به رشد شاخص تورم لازم است مجدداً و با همکاری کانون‌های صنفی به روز رسانی گردد لذا انتظار است وزارت راه و شهرسازی نسبت به تسریع در بررسی نرخ جدید اتخاذ تصمیم و اقدام نماید. لازم به ذکر است در سال‌های اخیر علاوه بر **شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، ستاد تنظیم بازار** نیز با استناد به مسئولیت خود در تنظیم بازار و با اعلام ضرورت مدیریت تأثیرات نرخ کرایه بر سایر بازارها به مقوله تعیین نرخ کرایه بار ورود نموده است به طوری که نرخ‌های مصوب در ستاد مذکور دچار تغییراتی می‌شود که بعضاً غیر کارشناسی و غیر واقعی می‌باشد این در حالیست که بسیاری از مشکلات فعالان ناوگان جاده‌ای مربوط به عملکرد سازوکارهای تنظیم بازار بویژه ناشی از کمبود لوازم مصرفی ناوگان از جمله لاستیک، قطعات و لوازم مصرفی و رشد قیمت این اقلام است. از این حیث عملکرد **ستاد تنظیم بازار** محل ایراد اساسی و نیازمند نظارت دقیق‌تر می‌باشد .

۲- نحوه پرداخت کرایه:

یکی از مشکلات اساسی فعالان ناوگان حمل و نقل جاده‌ای اجحاف صاحبان بارهای بزرگ در پرداخت کرایه می‌باشد که تعداد زیادی از این صاحبان بارهای بزرگ خصوصاً (مانند شرکت‌های معدنی و فولادی)، دولتی (مانند زیر مجموعه وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی و نفت) و شرکت‌های بزرگ بورسی می‌باشند، که دو نمونه بارز این اجحاف‌های غیرقابل تصور قابل ذکر است:

۲-۱- تاخیر در پرداخت:

در نبود ساز و کارهای کارآمد توزیع بار و وجود مقررات و اختیارات موثق برای صاحبان بار در تعیین ناوگان مورد نیاز خود باعث شده صاحبان بزرگ ناوگان را مجبور به حمل با شرایط پرداخت بعدی نمایند که این موضوع موجب غیر اقتصادی شدن فعالیت ناوگان شده است. در این خصوص سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور مکلف گردید با ایجاد استانداردهای قراردادی و نیز پیش‌بینی جرائم بازدارنده از محل اختیارات مقابله با تخلفات و نیز مدیریت جریان حمل بار کشور، زمینه‌های سوء استفاده صاحبان بارهای بزرگ را حذف نماید.

۲-۲ - ساز و کار ناکارآمد در نظارت بر فعالیت شرکت‌ها و موسسات حمل و نقلی:

که در حال حاضر این موسسات را به سوی واسطه‌گری بین صاحبان کالا و ناوگان سوق داده و موجب تبانی آنها با صاحبان بار و نیز اخذ حق‌العمل‌های غیر رسمی و غیر مجاز از طرفین شده است که در این فرایند معیوب دارندگان ناوگان متضرر می‌شوند. برای حل این مشکل اساسی مقرر گردید سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور ضمن نظارت و برخورد بازدارنده با این تخلفات، زمینه هرگونه سوء استفاده از فعالان حمل و نقل جاده‌ای را برطرف نماید.

۳- تامین سوخت:

علی رغم ضرورت توزیع سوخت بر اساس مصرف واقعی، متأسفانه ناوگان کشور به علت تعیین نادرست سهمیه که آن هم ناشی از عدم محاسبه پیمایش واقعی و نیز عدم محاسبه دقیق مصرف سوخت ۱۰۰ کیلومتر ناوگان می‌باشد، با کمبود سوخت مواجه شده‌اند. در این راستا کمیسیون عمران طی نامه شماره ۲۲۵۰ مورخ ۷ خردادماه ۱۴۰۴ به وزارت صنعت، معدن و تجارت خواسته است **جدول مصرف ۱۰۰ کیلومتر ناوگان مندرج در پایگاه قواعد تخصیص سوخت را تدقیق و به روز** نماید. لازم به ذکر است داده‌های جدول مزبور مربوط به دهه قبل بوده و با گذشت زمان و افزایش فرسودگی نیازمند به روزنمایی گردیده است. نهایتاً با حضور نمایندگان وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت، راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور) و وزارت نفت (شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران) در جلسه مورخ ۱۳ خرداد ۱۴۰۴ کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی و به اتفاق نظر حاضرین مقرر گردید فعلاً و تا تکمیل داده‌های واقعی مورد نیاز در تعیین مصرف مصرف واقعی سوخت ناوگان و نیز ایجاد زیرساخت مناسب، سهمیه ناوگان مسافری ۲۰ درصد، باری یخچال‌دار ۱۵ درصد و سایر ناوگان باری ۱۰ درصد افزایش و در عملکرد سه ماهه خرداد تا مرداد ماه ۱۴۰۴ ناوگان اعمال گردد. همچنین دستگاه‌های مزبور اعلام نمودند ظرف سه ماه آینده زیرساخت لازم و ساز و کار جمع‌آوری داده‌های واقعی مصرف سوخت را ایجاد می‌نمایند. لازم بذکر است در فرایند قبلی توزیع سوخت مشکلاتی به شرح زیر مشاهده گردیده است:

۳-۱- از آنجا که مبنای تخصیص سوخت، عملکرد دوره قبلی ناوگان می‌باشد افزایش فعالیت نسبت به دوره قبل، ناوگان را به صورتی غیرمنصفانه دچار مشکل در تامین سوخت می‌کند. لازم به ذکر است وزارت اطلاعات در گزارش‌های محرمانه خود تذکر داده است که بعضاً رانندگان دارای فعالیت سالم، برای تامین سوخت مورد نیاز مجبورند با تقبل هزینه‌های اضافی و با نرخ‌های غیراقتصادی، غیر حمایتی و یا از بازارهای غیر رسمی اقدام نمایند که این نتایج کارشناسی سربازان گمنام مؤید ضرورت اقدام عاجل و موثر وزارتخانه‌های تخصصی ذی‌ربط می‌باشد.

۳-۲- داده‌هایی که وزارت صنعت، معدن و تجارت تحت عنوان جدول قواعد منتشر می‌کند و ملاک تعیین مصرف سوخت ناوگان و تعیین سهمیه سوخت آنها می‌باشد دقت کافی ندارد چرا که مبنای محاسبات وزارت صنعت، معدن و تجارت مصرف سوخت موتورهای نو در شرایط فعالیت فرضی و استاندارد می‌باشد در حالی که مصرف سوخت واقعی متأثر از وضعیت سنی ناوگان، شرایط اقلیمی، ترافیکی و جغرافیایی مسیر و سایر موارد می‌باشد که وزارت صنعت، معدن و تجارت قادر به اعمال دقیق این موارد نمی‌باشد، لذا لازم است وزارت صنعت، معدن و تجارت و راه و شهرسازی با روش‌های دیگری نسبت به تعریف شاخص‌های لازم برای تطبیق با وضعیت ناوگان موجود و نیز اعمال شرایط مسیر در نحوه محاسبه سوخت مورد نیاز اقدام نمایند.

۴- کمبود بار:

عدم تعادل بین عرضه و تقاضا در بازار حمل کالا (کمبود بار به نسبت ظرفیت ناوگان موجود) از چالش‌های اصلی ناشی از عدم کفایت درآمد بخش حمل و نقل جاده‌ای شده است. در این خصوص لازم به توجه اساسی است که حسب شرایط متفاوت ناوگان حمل بار و حمل مسافر، رویکرد ظرفیت‌سازی ناوگان در این دو بخش کاملاً متفاوت است اما حیرت‌آور این است که بخش دولتی مرتبط، رویکرد متفاوت و مورد نیاز این دو بخش را برعکس اعمال می‌نماید که موجب بروز مشکلات اساسی در اقتصاد حمل و نقل جاده‌ای شده است. توضیح اینکه حوزه حمل مسافر بدلیل کمبود ظرفیت نیاز به تامین ناوگان و حوزه حمل بار بدلیل اشباع ظرفیت و فرسودگی ناوگان موجود نیاز به نوسازی ناوگان دارد ولی در عمل بخش دولتی با اشتباهی بارز و برعکس، در بخش مسافر به نوسازی ناوگان و در بخش بار به تامین ناوگان می‌پردازد که این موضوع در گزارش نظارتی کمیسیون عمران که با موضوع آسیب‌شناسی ایمنی حمل و نقل مسافر در صحن علنی مجلس شورای اسلامی قرائت گردید، مورد توجه قرار داده شده است. این اشتباه باعث شده که در حوزه ناوگان باری افزایش غیر ضروری تعداد ناوگان بدون خروج ناوگان فرسوده و بعضاً با عدول از ضوابط اسقاط ناوگان فرسوده، موجب برهم خوردن تعادل بین حجم بار و ظرفیت حمل و بالتبع غیر اقتصادی شدن ناوگان گردیده است و در حوزه ناوگان مسافری، ضمن سخت‌گیری ضوابط اسقاط و نوسازی، ضرورت افزایش تعداد اتوبوس‌ها به فراموشی سپرده شده است.

۵- تامین اجتماعی رانندگان:

در حال حاضر حدود ۴۰۰ هزار راننده با پرداخت ۱۳,۵ درصد از حق بیمه تامین اجتماعی توسط راننده و ۱۳,۵ درصد باقیمانده از محل یارانه‌های دولتی تحت پوشش خدمات سازمان بیمه تامین اجتماعی قرار دارند ولی حدود ۲۰۰ هزار راننده به دلیل عدم تامین ۱۳,۵ درصد سهم یارانه‌ای مزبور با مشکل مواجه می‌باشند. کمیسیون عمران با تشکیل جلسات متعدد با حضور مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی، نمایندگان کانون‌های صنفی رانندگان و دارندگان ناوگان بار و مسافر جاده‌ای موضوع را پیگیری و نهایتاً طرحی قانونی تهیه و ثبت نموده است که در صورت تصویب در صحن مجلس شورای اسلامی، کلیه رانندگان حمل بار و مسافر جاده‌ای با پرداخت صرفاً ۱۳,۵ درصد حق بیمه، تحت پوشش سازمان تامین اجتماعی قرار خواهند گرفت.

محمد رضا رضایی

رئیس کمیسیون عمران