

**رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ۱۷۴ اعلام کرد: دریافت عوارض برای ایجاد آلودگی صوتی**

رئیس انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل‌ونقل کالا با بیان اینکه عوارض مختلف بارنامه به زیان کامیون‌داران است، گفت: عوارض شامل ۳ درصدسهم سازمان راهداری، ۹ درصدمالیات ارزش افزوده،بیمه‌بار، عوارض شهرداری و عوارض آلودگی صوتی است. حسین احمدی‌زاده به‌بلاتکلیفی حمل و نقل و مشکلات اقتصادی این بخش اشاره کرد و اظهار داشت: ساختار فعلی حمل و نقل پاسخگوی نیازهای بخش خصوصی نیست. وی افزود: البته بیش از ۹۰ درصد حمل کالا در کشور توسط بخش جاده‌ای انجام می‌شود و بیش از ۹۰ درصد ناوگان جاده‌ای هم خصوصی است وبخش دولتی کمتر دخالت دارد،اما از نظر حمل کالا،بخش خصوصی واقعی به‌دلیل فعالیت‌نیمه خصوصی‌ها،زیان می‌بیند.رئیس کانون انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل‌ونقل کالا بیان کرد:متأسفانه دربخش حمل و نقل،مدیران دولتی بافعالان عرصه‌نظیر انجمن‌ها و اتحادیه‌ها، هیچ جلسه‌و مشورتی در تصمیم‌سازی‌ها ندارند. احمدی‌زاده ادامه داد: باید مدیریت حمل و نقل جاده‌ای بار بخش به خصوصی سپرده شود، در حالی که فقط یک سری فعالیت‌های زیان‌ده و هزینہ‌بر را به بخش خصوصی واگذار کرده‌اند و جاهایی که باید اثر واقعی خود را در مجموعه داشته باشد، در دست دولت مانده‌است. وی بیان کرد: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ۳ درصد عوارض از محل بارنامه را راننده دریافت می‌کند و همه تمرکز خود را برای دریافت این ۳درصد عوارض قرار داده‌است، یعنی به دنبال مغایرت و آمارها است، حتی اگر به نارضایتی صاحبان کالا و کامیون‌ها بینجامد، در واقع فقط دنبال کنترل همین ۳درصد خود هستند، تا تأمین شوند. رئیس اتحادیه حمل و نقل کامیونی و کالای برون‌شهری گفت: این در حالی است که هدف سازمان دولتی باید اصلاح ساختار باشد، نه اینکه روزانه به دنبال گروکشی از شرکت‌های حمل و نقل باشد، تا فقط ۳ درصد خود را تأمین کند. وی افزود: دولت از یک طرف اعلام می‌کند نرخ‌های حمل بار توافقی و آزاد است اما در این شرایط به دنبال نرخ‌های دیگر هستند؛ در این سیستم نرخ توافقی با راننده‌ها، به عنوان نرخ پایه است و کمتر از این نباید نوشت تا ۳ درصد سازمان کاهش نیابد. رئیس کانون انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل‌ونقل کالا افزود: حال اگر به علت وضعیت نامناسب بازار، هر شرکتی کمتر از نرخ توافقی سازمان دریافت کند، باید همان مابه‌التفاوت سه درصد که در سیستم محاسبه می‌شود، را به سازمان راهداری بپردازد. احمدی‌زاده اظهار داشت: درخواست ما این است که این عوارض ۳ درصدی از روی بارنامه‌ها برداشته شود. وی افزود: همچنین ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده روی بارنامه‌ها داریم که در کنار عوارض ۳ درصد مذکور ۱۱ درصد از روی بارنامه کسر می‌شود، حال در کنار آن عوارض بیمه بار و مالیات‌های سنگین سالانه را در نظر بگیرد؛ همه اینها موجب زیان برای شرکت‌هاست. رئیس کانون انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل‌ونقل کالا افزود: از سوی دیگر متأسفانه شهرداری‌ها نیز به روشهای مختلف از این محل ارقامی دریافت می‌کنند و عوارض مختلف می‌گیرند. احمدی‌زاده گفت: حتی شهرداری به شرکت‌های حمل و نقلی در خیابان‌های شوش، شهید رجایی و ری اعلام می‌کند که حضور آنها در این خیابان‌ها آلودگی زیست محیطی و آلودگی صوتی ایجاد می‌کند، بنابراین از این محل نیز باید ارقامی به شهرداری بپردازند، در حال که در همین مناطق مذکور، اصبح تاشب ورود کامیون ممنوع است و آلودگی صوتی و زیست محیطی چندانی ایجاد نمی‌شود. وی بیان کرد: متأسفانه هر بخش به دنبال درآمد خود از محل بارنامه کامیون است و هیچ کس به دنبال اصلاح ساختار نیست تا بخش خصوصی در این عرصه رونقی بگیرد. رئیس هیئت‌مدیر و کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل داخلی و کالای کشور ادامه داد: لازم است سامانه حمل و نقل کامیونی کشور از سوی مالک محوری به شرکت محوری تبدیل شود. وی افزود: به هر حال در سیستم خود مالکی، سیستم تردد یک سر خالی حاکم است و دو سر بار ندارد و این موضوع موجب افزایش مصرف سوخت و کاهش بهره‌وری می‌شود. رئیس اتحادیه حمل و نقل کامیونی و کالای برون شهری با تأکید بر اینکه باید انگیزه‌ای وجود داشته باشد تا ناوگان خودمالکی به سمت شرکت مالکی حرکت کند، گفت: شرکت محوری موجب توسعه و نوسازی ناوگان می‌شود و پس از آن کاهش مصرف سوخت و استقبال از حمل کالا توسط جاده بیشتر خواهد بود. احمدی‌زاده بیان کرد: وقتی مالک و راننده یک دستگاه کامیون را به قیمت ۶۰۰ میلیون تومان خریداری می‌کند و تسهیلات و حمایتی هم در این باره نیست، مجبور می‌شود ۲۴ ساعته کار کند، تا اقساط خود را پرداخت کند و همین امر موجب بروز سوانح‌راندگی می‌شود.