



انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

اداره کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان اصفهان

موضوع: بررسی موانع اجرایی در پیاده سازی آئین نامه های ابلاغی صدور بارنامه و سایر موضوعات متناهی و ارائه راهکارهای پیشنهادی

با سلام و احترام،

پس از حمد خداوند و صلوات بر محمد و آل محمد (ص)، حسب استحضار عالی در راستای اجرای قوانین، مقررات و آیین نامه های ابلاغی مرتبط با فرآیند صدور بارنامه و سایر موضوعات متناهی، برخی موانع و مشکلات اجرایی که مانع از تحقق کامل و عملیاتی سازی موثر این ضوابط و هشت بند ابلاغی اخیر گردیده است. به همراه ارائه راهکارهای پیشنهادی جهت اطلاع، دستور بررسی و اقدام مقتضی به حضورتان تقدیم می گردد:

- یکی از عمده چالش های اساسی در این زمینه عدم پرداخت کرایه حمل توسط صاحبان و گیرندگان کالا مخصوصاً در کارخانجاتی نظیر ذوب آهن و شرکت اتومبیل سایپا و بارهای تک باری می باشد که متأسفانه منجر به بروز مشکلات متعددی در فرآیند دریافت کرایه و پیگیری مطالبات برای رانندگان و شرکت های حمل و نقل گردیده است.
- همانگونه که مستحضرید برای رسیدگی به این موضوع محاکم دعاوی قضایی به جهت پرداخت کرایه و تشکیل پرونده توسط شرکت حمل و نقل نیاز به انجام دو موضوع دارند: یک) گزارش پلیس ۱۱۰ مبنی بر ادعای راننده در خصوص عدم پرداخت کرایه حمل کالا توسط صاحب کالا که می بایست توسط راننده اخذ شود. دو) تفویض اختیار و واگذاری حق و حقوق مربوطه از طرف راننده به شرکت حمل و نقل از طریق دفتر اسناد رسمی. لذا پیشنهاد می گردد شرکت حمل و نقل پس از اخذ گزارش پلیس ۱۱۰ و تفویض اختیار محضری از راننده جهت ارائه به محاکم قضایی و دریافت حق و حقوق خود، ملزم به پرداخت کرایه طی مدت زمان ۴۸ ساعت به راننده گردد.
- در مواردی که منجر به شکایت از صاحب کالا می شود، طبق روال قانون، می بایست شکایت در محل اقامت صاحب کالا (گیرنده) ثبت گردد. این موضوع فی نفسه، تحمیل هزینه های مضاعف شامل رفت و آمد، اقامت، پرداخت حق الوکاله و... را به دنبال داشته و عملاً امکان پیگیری قانونی برای بسیاری از شرکت ها غیرممکن یا بسیار دشوار خواهد شد. پیشنهاد می گردد دستور ویژه از سمت رئیس قوه قضاییه کشور در این خصوص صادر گردد تا امکان طرح شکایت و پیگیری شرکت های حمل و نقل در شهرستان محل فعالیت شرکت حمل و نقل فراهم گردد و مرجع قضایی شهرستان های مبدأ نیز با دستور رسیدگی فوری نسبت به بررسی و پیگیری این موارد اقدام نمایند.
- همچنین بدیهی است در شرایطی که پرداخت کرایه از سوی صاحبان و گیرندگان کالا صورت نگیرد، تحمیل این بار مالی به شرکت های حمل و نقل، فراتر از توان اقتصادی آنان خواهد بود و با استمرار این وضعیت رقابت های ناسالم همچنان در بستر فعالیت های پنهان و غیررسمی تداوم خواهد یافت و عملاً مشکل به قوت خود باقی خواهد ماند. لذا پیشنهاد می گردد در صورت تأیید تخلف صاحب کالا در پرداخت کرایه حمل، و پس از بررسی و احراز تخلف توسط مراجع ذی ربط، کد ملی، کدپستی، آدرس و اطلاعات هویتی صاحب کالای متخلف در سامانه حمل و نقل قفل شده و وی از ثبت بار جدید در سامانه منع گردد. این محدودیت تا زمان تسویه کامل بدهی و جبران خسارات شرکت و راننده ادامه خواهد داشت. بدیهی است در طول این مدت، سایر رانندگان مجاز به همکاری با فرد مذکور نخواهند بود. و پیشنهاد موارد دیگر جهت تسهیل در رسیدگی به حقوق رانندگان و شرکت های حمل و نقل، مانند بازگشت برگ تمبر دار روی



www.Kanoon508.com
Kanoon508@gmail.com
t.me /Kanoonehamlonaghi



تلفن: ۳۳۷۶۵۲۱۲
تلفکس: ۳۳۷۶۵۲۲۴



شهرستان درچه، میدان ولایت، روبروی شهرداری درچه، جنب پارک
مبیا، بن بست نگین (شماره ۲)، پلاک ۱۱، ساختمان بلوط، طبقه اول



انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

بارنامه ها و سازوکار بازگشت کرایه که توسط شرکت حمل و نقل به راننده و بعضاً گیرنده کالا انجام شده نیز در دستور کار بخش ۱۴۱ به صورت جدی قرار گیرد.

۲- از دیگر چالش های اساسی عدم صدور بارنامه از مبدأ دریافت بار بوده که این موضوع نه تنها در روند اجرای صحیح آیین نامه های مرتبط با صدور بارنامه و فعالیت برخی رانندگان در قالب حمل با نرخ های کمتر از نرخ کرایه پایه و دریافت بارنامه های بین راهی خلل ایجاد می نماید، بلکه موجب رقابت ناسالم شده و در فرآیند مطالبه و پرداخت کرایه واقعی توسط صاحب و گیرنده کالا اختلال ایجاد می نماید. لذا پیشنهاد می گردد از صدور بارنامه بین راهی خارج از چارچوب جلوگیری بعمل آید و با رانندگان متخلفی که با نرخ پایین تر از نرخ مصوب اقدام به حمل بار می نمایند، برخورد قانونی جدی صورت گیرد.

۳- از دیگر مشکلات موجود، عدم تطابق و ناترازی در نرخ کرایه حمل کالا بین استان اصفهان و استان های همجوار می باشد که این تفاوت نرخ، موجب بروز مشکلات جدی در تعیین نرخ های واقعی، ایجاد زمینه برای صدور بارنامه های صوری یا بین راهی و را به دنبال داشته است. این مسئله، علاوه بر ایجاد سردرگمی برای رانندگان و شرکت های حمل و نقل، زمینه را برای تضعیف رقابت سالم، همچنین کاهش انگیزه فعالیت در چارچوب ضوابط رسمی و افزایش فعالیت های غیرقانونی در حوزه حمل و نقل فراهم می سازد. در این خصوص پیشنهاد می گردد شاخص کرایه استان اصفهان تغییر نیاید و همچنین اجرای واقعی نرخ تن بر کیلومتر انجام پذیرد.

۴- عدم نظارت مؤثر و کافی بر سامانه های اعلان بار در فضای مجازی از جمله «تراپرت» و سایر سامانه های مشابه، به یکی از چالش های جدی در حوزه حمل و نقل تبدیل گردیده است. در حال حاضر، عدم کنترل و پایش مستمر بر نحوه فعالیت این سامانه ها، زمینه بروز تخلفات متعدد از جمله ثبت نرخ های غیر واقعی، صدور بارنامه های غیرقانونی و ... را فراهم نموده است. در این خصوص پیشنهاد می گردد نظارت و پایش کافی بر عملکرد این قبیل سامانه ها انجام پذیرد و شرایطی ایجاد گردد تا شرکت حمل و نقل تنها با تاییدیه انجمن صنفی شهرستان و کانون استان و راننده نیز پس از تایید انجمن صنفی مربوطه امکان حضور در سامانه تراپرت و هرگونه سامانه مشابه در سطح کشور و استان را داشته باشند. همچنین ایجاد سالن اعلام بار مجازی در استان با محوریت اداره کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان اصفهان و با نظارت کانون ها و در شهرستان ها، انجمن های صنفی، جهت بارگیری از تمام مبادی محل های بارگیری در استان بدون هیچگونه محدودیتی در شهرستان ها.

۵- از دیگر چالش های جدی در فرآیند اجرایی صدور بارنامه، برقراری ارتباط مستقیم میان صاحبان کالا و رانندگان، بدون هماهنگی با شرکت های حمل و نقل می باشد. این رویه، که متأسفانه با سهولت در بستر برخی سامانه های مجازی و سایر بسترهای مشابه صورت می پذیرد، عملاً منجر به حذف نقش قانونی شرکت های حمل و نقل گردیده و تضعیف جایگاه صنفی و کاهش یا عدم پرداخت حقوق دولتی و صنفی را به همراه دارد. این موضوع علاوه بر اختلال در بخش حمل و نقل، بستر مناسبی را برای صدور بارنامه های صوری و حمل بار بدون بارنامه فراهم ساخته و زمینه ساز گسترش فعالیت های غیرقانونی در سطح جاده های کشور شده است. راهکارهای پیشنهادی در خصوص ارتباط مستقیم میان صاحبان کالا و رانندگان:

الف) الزام به ممنوعیت هرگونه ارتباط مستقیم میان صاحبان کالا و رانندگان در هر نوع و شکلی.

ب) ایجاد و استقرار گشت های ویژه در سراسر استان ها با همکاری پلیس راهور، تحت نظارت انجمن صنفی و با محوریت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان، با هدف کنترل و برخورد با موارد حمل بار بدون بارنامه، بارنامه های صوری یا غیرقانونی و ..

۶- از دیگر عوامل مخرب در مسیر اجرای صحیح مقررات صدور بارنامه، حضور واسطه گران و دلالان در سیستم حمل و نقل می باشد. فعالیت این افراد ضمن ایجاد اختلال در اجرای قوانین و مقررات، موجب انحراف حمل بار از مسیر قانونی و در نهایت منجر به فرار بار می گردد.





انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲/۱۳۹۵

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

راهکار پیشنهادی در مرحله اول، در صورت تمکین و در راستای استفاده از پتانسیل های این افراد در مسیر قانونی:
- نسبت به ساماندهی و نظم بخشی ایشان اقدامات لازم به عمل آید.

در مرحله دوم و در صورت عدم تمکین و همکاری لازم پیشنهاد می گردد:

الف) شناسایی دلالان و واسطه های غیرمجاز از طریق همکاری نزدیک صنوف استان و شهرستان ها با دادستانی کل استان و شهرستان های تابعه.

ب) دریافت دستور ویژه از مراجع قضایی جهت برخورد قاطع و قانونی با اشخاص فعال خارج از ضوابط قانونی در فرآیند اعلام، توزیع و حمل بار

۷- عدم ثبت کد پستی برخی از صاحبان کالا در سامانه جامع انبارها که باعث خلل در تنظیم صحیح بارنامه خواهد بود. پیشنهاد می گردد برای شفافیت بیشتر در اینخصوص از قانون مدیریت یکپارچه استفاده شود به این صورت که سامانه های جامع انبارها، سامانه جامع تجارت، سامانه صدور بارنامه و سایر سامانه های مرتبط به صورت هم پوشان و یکپارچه عمل کنند و صنوف ملزم به ثبت کد پستی خود در سامانه جامع انبارها گردد. با توجه به اینکه بیش از ۵۰ درصد از صاحبان کالا هنوز محل بارگیری های خود و کد پستی آن را در سامانه جامع انبارها ثبت ننموده اند پیشنهاد می گردد میزان تخصیص کد پستی فرض (۱۱۱۱۱۱۱۱) برای صدور بارنامه توسط شرکت های حمل و نقل را تا سقف بیش از ۵۰ درصد در سامانه صدور بارنامه افزایش داده و یا بتوانند از همان کد پستی که در سامانه جامع انبارها ثبت نشده و صحیح می باشد به جای کد پستی ثبت شده در سامانه استفاده نمایند تا الزام به ثبت کد پستی صنوف و اجرای آن در سامانه جامع انبارها محقق گردد.

۸- عدم نظارت مؤثر و کافی بر عملکرد شرکت های حمل و نقل بزرگ مقیاس، به ویژه در اجرای صحیح نرخ کرایه پایه و تنظیم روادید بارنامه ای. با توجه به احتمال ارائه ناوگان صوری از سوی برخی شرکت های بزرگ مقیاس، پیشنهاد می گردد سازوکاری برای راستی آزمایی مالکیت واقعی ناوگان ملکی این شرکت ها طراحی و اجرا گردد. چرا که اثبات واقعی بودن ناوگان ملکی نقش بسزایی در کاهش تخلفات احتمالی خواهد داشت. شرکت هایی که مالک ناوگان هستند، به دلیل پرداخت هزینه های نگهداری، بیمه، استهلاک، سوخت و مالیات، به طور طبیعی انگیزه کمتری برای انجام تخلفاتی از قبیل واگذاری بار به اشخاص دیگر و دریافت کمیسیون خواهند داشت و در نتیجه عملکرد حرفه ای تر و قانون مدارانه تری خواهند داشت. یکی از راهکارهای مؤثر برای راستی آزمایی مالکیت ناوگان، همکاری با سازمان امور مالیاتی کشور است؛ به نحوی که بتوان از طریق بررسی سوابق مالیاتی و هزینه کرد شرکت ها در زمینه ناوگان (اعم از تعمیرات، بیمه، سوخت و...)، نسبت به واقعی بودن مالکیت اقدام نمود. بدیهی است استفاده از هرگونه روش یا ابزار راستی آزمایی دیگر که منجر به اثبات مالکیت حقیقی ناوگان توسط شرکت های بزرگ مقیاس گردد نیز می تواند در دستور کار قرار گیرد.

۹- فقدان نظارت میدانی انجمن های صنفی شهرستان ها بر عملکرد شرکت های حمل و نقل تحت پوشش به دلیل عدم تخصیص امضای الکترونیکی بارنامه (تیک بارنامه) به انجمن های صنفی شهرستان های استان. در این خصوص پیشنهاد می گردد دسترسی و اختیار استفاده از امضای الکترونیکی (تیک بارنامه) جهت نظارت بیشتر و بهتر بر عملکرد شرکت های حمل و نقل به انجمن های صنفی شهرستان ها و با نظارت کانون استان واگذار گردد و ملزم شدن شرکت های تازه تأسیس به عضویت انجمن های صنفی شهرستان های تابع خود جهت هرگونه نظارت میدانی و جلوگیری از رقابت ناصحیح در راستای اعمال دقیق حقوق دولتی و صنفی



www.Kanoon508.com
Kanoon508@gmail.com
t.me/Kanoonehamlonaghi



تلفن: ۳۳۷۶۵۲۱۲
تلفکس: ۳۳۷۶۵۲۲۴



شهرستان درچه، میدان ولایت، روبروی شهرداری درچه، جنب پارک
مبا، بن بست نگین (شماره ۲)، پلاک ۱۱، ساختمان بلوط، طبقه اول



کانون

انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

۱۰- عدم خروج ناوگان فرسوده از چرخه حمل و نقل که باعث افزایش تعداد کامیون ها شده و در نتیجه آن پدیده ناترازی بار و کامیون حاصل شده است. لذا پیشنهاد می گردد ناوگان فرسوده از سیستم حمل و نقل خارج گردد.

۱۱- عدم دریافت نقطه نظرات و مشارکت صنوف مرتبط به عنوان متولیان اجرایی در فرآیند تصمیم گیری پیش از تدوین و ابلاغ آیین نامه ها. پیشنهاد می گردد قبل از هرگونه تصمیم گیری نقطه نظرات صنف با تشکیل جلسات و کارگروه های تخصصی در استان و کشور بررسی و نسبت به رفع اشکالات اقدام گردد.

۱۲- گرایش به بومی گرایی در فرآیند بارگیری رانندگان در برخی از مناطق استان، که منجر به تبعیض در تخصیص بار می گردد.

۱۳- عدم همکاری کامل و مؤثر گشت های پلیس راهور در زمینه جلوگیری از تخلفات مرتبط با فرار بار. دراین راستا پیشنهاد می گردد پلیس ملزم به همکاری شود و با تشکیل جلساتی موافق، بررسی و رفع شود.

۱۴- افزایش بی رویه در صدور مجوز برای شرکت های جدید الاتاسیس که نه تنها مشکلی از صنف حمل و نقل برطرف نمی نمایند بلکه باعث تنش و رقابت ناصحیح می شوند. نظر به رویکرد سال های اخیر در جهت تسهیل فضای کسب و کار و اشتغال زایی، شاهد آن هستیم که فرآیند صدور مجوزها در بسیاری از حوزه ها با کاهش الزامات و ضوابط همراه شده است. این امر در حوزه حمل و نقل نیز منجر به افزایش چشمگیر تأسیس شرکت های حمل و نقل شده است که متأسفانه در بسیاری از موارد، بدون برخورداری از صلاحیت های تخصصی و زیرساخت های فنی لازم اقدام به اخذ مجوز و فعالیت می نمایند. تسهیل بی ضابطه صدور مجوز در این بخش، نه تنها منجر به ورود افراد غیرمتخصص و غیرمتعهد به این عرصه شده، بلکه در عمل باعث ایجاد مشکلات اساسی در عملکرد صحیح این صنعت و تخریب زیرساخت های آن گردیده است. لذا پیشنهاد می گردد با بازنگری در رویه های فعلی، ترتیبی اتخاذ فرماید که صدور مجوز برای شرکت های حمل و نقل از فهرست مجوزهای عمومی کسب و کار خارج شده و مشروط به احراز صلاحیت های تخصصی، فنی و حرفه ای و صنفی گردد. بی تردید، این اقدام در جهت حفظ کیفیت خدمات، ایمنی حمل و نقل و حفظ حقوق فعالان واقعی این حوزه مؤثر خواهد بود.

پرویز ملکوتی

رئیس کانون حمل و نقل کالای استان اصفهان

