

تجربه تأسیس شرکت‌های حمل‌ونقل در ترکیه

محمدجواد عطرچیان - کارشناس حمل‌ونقل

کشور ترکیه با جمعیت حدود ۸۰ میلیون نفر و مساحت ۷۶۹ هزار و ۶۰۴ کیلومتر مربع در غرب کشور ما، یکی از الگوهای موفق توسعه اقتصادی و استفاده بهینه از منابع غیرنفتی است.

میزان صادرات این کشور در سال ۲۰۱۴ حدود ۱۶۰ میلیارد دلار در سال بوده است که عمده‌ترین محصولات صادراتی آن ماشین‌آلات، آهن و فولاد، تجهیزات الکترونیکی، پوشاک، سنگ‌های قیمتی و... است. البته این میزان از درآمد غیر از درآمد آن کشور در حوزه گردشگری است که سالانه با ورود ۴۲ میلیون گردشگر خارجی به حدود ۳۶ میلیارد دلار بالغ می‌شود. از طرفی ترکیه یکی از گران‌ترین کشورهای جهان در زمینه بنزین و گازوییل است، به طوری که نرخ هر لیتر گازوییل در این کشور حدود ۶۵۰۰ تومان است که نصف این مبلغ مالیات دولت در زمینه سوخت است.

روابط حمل‌ونقلی جمهوری اسلامی ایران و ترکیه قدمتی دیرینه داشته و موافقتنامه جدید حمل‌ونقل بین دو کشور در سال ۱۳۷۴ به امضا طرفین رسیده است. بخش عمده حمل‌ونقل اروپا و حوزه قفقاز در اختیار شرکت‌ها و کامیون‌های ترک بوده و این کشور از نظر استراتژیک در نظر دارد بازار حمل‌ونقل کشورهای آسیای مرکزی را نیز به طور کامل در اختیار خود قرار دهد.

ترکیه با ۹۹ درصد جمعیت مسلمان و تعداد محدودی مناطق آزاد از جمله استانبول، ازمیر، بورسا، مرسین، اژه و... به سرعت در صدد افزایش نقش تجاری خود در منطقه است. عدم صدور مجوز بارگیری به کامیون‌های خارجی از بنادر و فروش سوخت یارانه‌ای به کامیون‌های حامل کالاهای صادراتی ترکیه، بخشی از سیاست‌های ترکیه در افزایش حجم صادرات و سهم حمل‌ونقل آن کشور در بازار منطقه است. سهم تردد ناوگان ترانزیتی و دوجانبه دو کشور تقریباً مساوی و سالانه به حدود ۶۵ هزار دستگاه از هر سو بالغ می‌شود.

اما موضوع تأسیس و اجازه فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل در ترکیه، نکته‌ای است که تا حدود زیادی منطبق بر الگوهای کشورهای توسعه‌یافته است. در حال حاضر ۹۷ هزار و ۱۷۲ شرکت حمل‌ونقل داخلی بار در این کشور فعالیت دارند که با تعداد حدود ۴۰۰ تا ۴۵۰ هزار دستگاه کامیون در امر حمل‌ونقل داخلی فعالیت می‌کنند. هر شخصی پس از آموزش فنی - تخصصی و قبولی می‌تواند نسبت به تأسیس شرکت حمل‌ونقل داخلی اقدام کند. البته برای فعالیت در حمل‌ونقل داخلی و صدور پروانه فعالیت، الزاماً نیازی به تأسیس شرکت حقوقی نیست و هر فرد حقیقی به شرط واجد شرایط لازم بودن از نظر دانش، تخصص و تجربه و آموزش کافی می‌تواند نسبت به صدور بارنامه اقدام کند. تمامی افراد می‌توانند با داشتن حداقل یک دستگاه کامیون یا تریلی و پرداخت ۲۰ هزار لیر (هر لیر ۱۵۰۰ تومان) نسبت به تأسیس شرکت اقدام کنند که در این صورت می‌توانند برای کامیون خود بارنامه صادر کنند و هر چه تعداد کامیون‌ها بیشتر باشد به همان تعداد نسبت صدور

بارنامه بیشتر خواهد بود. لذا شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی در ترکیه عمدتاً کریر بوده و اساساً شرکت فورواردری در این زمینه فعالیت نمی‌کند.

در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی نیز دو انجمن بزرگ شرکت‌های کریر و شرکت‌های فورواردر به طور مجزا در ترکیه فعالیت می‌کنند. تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی فورواردر ترکیه حدود ۳۰۶ شرکت است که با پرداخت ۳۰۰ هزار لیر جهت دریافت پروانه فعالیت و داشتن ۳۰۰ هزار لیر اعتبار بانکی می‌توانند پس از آموزش‌های لازم و داشتن تخصص و دانش و تجربه کافی و قبولی، نسبت به تأسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی فورواردری اقدام کنند.

در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی کریری نیز داشتن حداقل ۱۱ دستگاه کامیون به نام شرکت و نه به اسم اعضای هیئت مدیره با حداقل عمر متوسط ۲۰ سال ضروری است. در حال حاضر حدود ۲۷۰۰ شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی کریری در ترکیه فعال است که جمعاً مالک ۷۰ هزار دستگاه تریلی و ۲۰ هزار دستگاه کامیون هستند. این شرکت‌ها می‌توانند علاوه بر ناوگان ملکی خود به اندازه نیمی از کامیون‌های دیگر غیرملکی تحت پوشش خود نیز بارنامه صادر کنند. پروانه تأسیس آنان پس از طی دوره‌های آموزشی و گواهی صلاحیت با دریافت ۷۰ هزار لیر به طور پنج ساله صادر می‌شود و هر پنج سال یکبار در زمان تمدید پنج درصد از مبلغ ۷۰ هزار لیر نیز توسط وزارت حمل‌ونقل، دریاوردی و ارتباطات ترکیه اخذ می‌شود.

به نظر می‌رسد ترکیه الگوی مناسبی را برای ساماندهی و ساختار حمل‌ونقل خود پایه‌ریزی کرده است که به راحتی می‌تواند با تشکیلات مناسب در رقابت با ناوگان سایر کشورها عرض اندام کنند. سرمایه‌گذاری مناسب در بخش حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی و عرضه مناسب‌تر ناوگان به متقاضیان با تسهیلات متنوع بخشی از سیاست‌های دولت ترکیه در افزایش بهره‌وری و کارایی بخش حمل‌ونقل این کشور می‌باشد.

آیا در کشور ما می‌توان بر موانع و مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای و ساماندهی مناسب تأسیس شرکت‌های حمل‌ونقل غلبه کرد و از واسطه‌گری، بارنامه‌نویسی و کمیسیون‌گیری بدون هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل عبور کرد. به نظر می‌رسد همگرایی و واقع‌گرایی بخش‌های خصوصی و دولتی و به‌ویژه تشکل‌های صنفی به دور از منافع فردی، بخشی و صنفی، پیش‌نیاز هرگونه سازماندهی مناسب ساختار تشکیلاتی بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و افزایش بهره‌وری و کارایی این بخش از جانب طرفین است. ضمن اینکه در این رابطه برای شکل‌گیری ساختار مناسب بخش حمل‌ونقل، بخش صنعت کشور نیز باید با ارائه بسته‌های پیشنهادی متنوع در خرید و واردات ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به‌ویژه کامیون برای فعالان اقتصادی این حوزه پیشگام و همراهی کند.