



### «ریل» فقط در حرف از اولویت‌هاست

رئیس کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات اتاق بازرگانی تهران در ابتدای این نشست با بیان این که مزیت‌های ایران در حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی منحصر به فرد است، گفت: «براساس چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور باید در سال ۱۴۰۴ اولین کشور منطقه در هاب دریایی باشیم، اما وضعیت کنونی برخلاف این هدف است.»

خوانساری افزود: «کشورهای حاشیه خلیج فارس در سال‌های اخیر حدود ۴۰ میلیارد دلار در حوزه حمل و نقل سرمایه‌گذاری کردند، اما ما فقط توانسته‌ایم حدود یک میلیارد دلار در این بخش سرمایه‌گذاری کنیم، یعنی ۲/۵ درصد.»

وی تصویری کرد: «برای آن که به کشور اول منطقه در حوزه حمل و نقل تبدیل شویم، باید سرمایه‌گذاری زیادی انجام دهیم و از ظرفیت‌های ترانزیتی ایران استفاده کنیم. در حال حاضر، هفت کشور در خشکی محصور هستند و ایران بهترین مسیر برای ترانزیت است. اما با این حال به دلیل فرسودگی ناوگان و گران بودن اعتبارات، رشد قابل توجهی در این بخش نداشته‌ایم.»

مسعود خوانساری با بیان این که حمل و نقل ریلی در حرف از اولویت برنامه‌های است، گفت: «این در حالی است که در عمل و ساختار مشکل داریم، مساله‌ای که باعث شده تا بخش خصوصی وارد این حوزه نشود.»

رئیس کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات اتاق تهران افزود: «در مسائل مربوط به ایمنی در همه

در نشست تشکلهای حرفه‌ای حمل و نقل با وزیر راه و شهرسازی مطرح شد

## درباره همه چیز!

تشکلهای حرفه‌ای حمل و نقل که ۲۰ مردادماه امسال میزان وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی در اتاق تهران بودند پس از حدود ۴۰ روز به ساختمان دادمان آمدند تا این‌بار آنها مهمان عباس آخوندی دومین وزیر راه و شهرسازی ایران باشند.

در این نشست که علاوه بر فعالان بخش خصوصی، معاونان وزیر در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سازمان هوایپامایی، سازمان بنادر و دریانوردی و راه‌آهن نیز حضور داشتند، عملکرد سه معاون فوق در حوزه‌های جاده‌ای، دریایی و هوایی مورد انتقاد شدید قرار گرفت. عدم استفاده بهینه از زیرساخت‌های موجود بندری، کمبود تجهیزات بندری، گلایه از برخی رویکردهای مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، وجود مشکلات عدیده در پایانه‌های مرزی کشور، عدم وجود خطوط کشتیرانی بین‌المللی در ایران و مهجور ماندن فعالیت‌های دریایی از جمله مباحثی بود که در دومین نشست فعالان بخش خصوصی با وزیر راه و شهرسازی مطرح شد.

نکته جالب در این نشست، یادداشت رئیس سازمان بنادر و دریانوردی به دو تن از فعالان بخش خصوصی در اثنای جلسه بود. او در یادداشت‌هایی جداگانه به رئیس انجمن پایانه‌داران و همچنین مدیر عامل شرکت کشتیرانی بروبحر، از آنها خواست درباره مشکل خود به شکل کبی توضیح بدهند.

**■ مسعود خوانساری: براساس سند چشم‌انداز، باید در سال ۱۴۰۴ اولين کشور منطقه در هاب دریایی باشیم، اما وضعیت کنونی ما برخلاف این هدف است. کشورهای حاشیه خلیج فارس در سال‌های اخیر حدود ۴۰ میلیارد دلار در حوزه حمل و نقل سرمایه‌گذاری کرده‌اند، اما ما فقط توانسته‌ایم نزدیک به یک میلیارد دلار در بخش سرمایه‌گذاری کنیم و این یعنی ۲/۵ درصد سرمایه‌گذاری آنها**

**■ رئیس انجمن پایانه‌داران: درد ما این است که مقامات کشورمان درک درستی از پتانسیل بخش خصوصی ندارند و چون نقشه راه جامعی ارائه نمی‌شود، بخش خصوصی سردرگم است و نمی‌تواند همگام با عرصه بین‌الملل در این حوزه حرکت کند. در حال حاضر، با توجه به شرایط کنونی، بخش خصوصی نقطه‌بین و روزمره‌اندیش شده است**

خطوط کشتیرانی دنیا را مجبور کرد به سمت استفاده از کشتی‌های بزرگ بروند تا با بهره‌گیری از کاهش هزینه در اقتصاد مقیاس، امکان رقابت بیشتری داشته باشند و اکنون در دنیا از کشتی‌های با ظرفیت ۱۸ هزار TEU هم استفاده می‌شود، در حالی که ظرفیت پذیرش کشتی بهترین بندر کشور ما یعنی شهید رجایی، ۶ هزار TEU است که سرویس‌دهی به این کشتی‌ها هم با اما و اگر همراه است».

ملک افروزد: «بخشی از تجهیزات استراتژیک بیش از چهار سال است که در این بندر خواهد بود و هیچ اقدامی جز وعده و وعد درباره آنها انجام نشده است، آن هم به خاطر مشکلی که اپراتور این بندر دارد و شاید به همین نام هم، کشور ما چهار تحریم شد. علیرغم اینکه ستاد تدبیر و پیژوه در این حوزه مصوبه ارائه کرده، اما همچنان این مساله، بین سازمان بنادر و شرکت اپراتور، لایحل باقی مانده است».

وی با اشاره به اینکه در زمینه سرمایه‌گذاری در حوزه بندر شهید رجایی دچار اقدامات جزیه‌ای شده‌ایم، افروزد: «متاسفانه نه کشتیرانی حق دارد با هیچ اپراتوری قرارداد بیند و سرویس مورد نظرش را با قیمت موردنظر انتخاب کند و نه صاحبان بزرگ کالای این کشور، مختار و مجاز نداند با هیچ ترمینالی در این بندر وارد قرارداد شوند. به این ترتیب، علیرغم وجود سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، بهره‌وری مناسب را از این بندر نداشته‌ایم».

امید ملک اظهار کرد: «امنیت در دریا هم از جمله حوزه‌های حاکمیتی ماست. ما در سال‌های گذشته با یک شرکت فرانسوی گفتگوهای پیشرفته را در دریا با تجهیزات بسیار پیشرفته را وارد کشور کنیم که متاسفانه تعلل باعث شد این هلی کوپترها به ما تحولی داده نشود، در حالی که طبق اطلاعات ما، سفرهای بسیار زیادی در سال‌های گذشته به فرانسه انجام و هزینه‌های زیادی از بابت حق ماموریت تا هزینه سفر به کشور تحمیل شد، اما هیچ چیزی عاید کشور نشده است. متاسفانه در دو سال گذشته، برخی شناورهای ما در خلیج فارس غرق شدند و در تعطیلات نوروزی امسال هم، معلمان ما در قسم غرق شدند و نتوانستیم آنها را نجات دهیم».

وی در پاسخ به سوال وزیر درباره مشکلات سرمایه‌گذاران در بندر شهید رجایی گفت: «در بندر شهید رجایی قطعات زمین به مزایده گذاشته شده و سرمایه‌گذاران، ترمیمال‌هایی احاث کردند که این واگذاری‌ها را سازمان بنادر انجام می‌دهد. متاسفانه بارها مشاهده شده کانتینرهای یک بارنامه، بین ترمیمال‌های مختلف توزیع شده که سرگردانی صاحب کالا و ازدیاد ترافیک بندری و تصادفات فراوانی را موجب شده است. در واقع کالای مردم، به دلیل مدیریت ناصحیح در این حوزه، گروگان ترمیمال‌داران است».

بخش‌ها کمیود یا اشکالاتی داریم به خصوص در جاده‌ها که در وضعیت بدتری نسبت به سایر شفوق حمل و نقل به سر می‌برد. خوانساری با بیان این‌که در مجموع امکانات و مزیت‌های بسیاری در حوزه حمل و نقل داریم، خاطرنشان کرد: «با این وجود میزان بهره‌برداری از این امکانات ۷ تا ۸ درصد است که به راحتی امکان توسعه این بهره‌برداری به ۱۴ تا ۱۵ درصد وجود دارد البته به شرطی که از همه پتانسیل‌ها استفاده کنیم».

### تولید داخل کامیون جوابگوی نیازها نیست

سیده فاطمه مقیمی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ارتباطات اتاق تهران نیز با اشاره به این‌که دغدغه اصلی کشور موضوع اشتغال است، گفت: «اگر بتوانیم رشد کارآفرینی را به حوزه حمل و نقل سوق دهیم، معرض اشتغال و به دنبال آن تورم در کشور حل می‌شود». به گفته وی، در این راستا باید قانون بهبود فضای کسب و کار و قانون ترانزیت قابلیت اجرا داشته باشند.

مقیمی در ادامه با بیان این‌که براساس قانون برنامه پنجم، ورود کامیون‌های با عمر کمتر از سه سال مجاز است، خاطرنشان کرد: «وزارت راه و شهرسازی باید مجوز واردات را بدهد، از این رو از شما (وزیر راه) می‌خواهیم این مجوز را برای کاهش سن ناوگان بدھید؛ مخصوصاً با توجه به این‌که تولیدات داخلی پاسخگوی نیازهای کنونی فعلان بخش حمل و نقل جاده‌ای نیست».

### در دریا مهجوریم!

در این نشست همچنین امید ملک، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی گفت: «امروز متاسفانه در زمینه دریا، مهجور هستیم و پیشرفت قابل توجهی نکرده‌ایم در حالی که به عنوان مثال، کشور تایوان که اصلاً ثبت سازمان ملل هم نیست، امروز پنج خط بزرگ کشتیرانی دارد».

وی افروزد: «قوانين مزاحم مالیاتی، قوانین تامین اجتماعی و عدم شناخت صنعت بانکداری از کشتیرانی، مهمترین موانع کسب و کار این حوزه هستند که مطمئناً اگر بخواهیم رونق را به این صنعت، بازگردانیم و توسعه دریامحور داشته باشیم، باید از این موانع عبور کنیم».

ملک ادامه داد: «یکی از مزایای کشور، همسایگی با کشورهایی است که به آبهای آزاد دسترسی ندارند، بنابراین با توجه به جمعیت این کشورها و جمعیت کشور خودمان، توان عملیات وارداتی ما در جنوب به مراتب جای افزایش دارد، پس باید فکری برای آینده پکنیم و ببینیم آیا در ۱۰ سال آینده می‌توانیم در این حوزه به همسایگان خود خدمات رسانی کنیم یا خیر؟»

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در بیان نکات دیگری که از سوی سازمان بنادر مغفول مانده و در آن دچار عقب‌ماندگی هستیم گفت: «بحران جهانی سال ۲۰۰۸ تمام



وسیله دریا جایه‌جا می‌شود، اما ما بستره برای استفاده شرکت‌های کشتیرانی از این ظرفیت ایجاد نکرده‌ایم، هرچند بخش خصوصی در این حوزه وارد شده و در حال حاضر توان رقابت با قدرت‌های بزرگ این حوزه را داریم.

مدیر عامل شرکت برادران مجذوب را اشاره به این که در هر سه زمینه هوایی، دریایی و جاده‌ای فعالیت کرده است گفت: «امیدوارم معاون دیپلماتی وزیر، هر کس که باشد، امکاناتی فراهم کند که تعدد شناورها را در کشور داشته باشیم تا بتوانیم داشت خودمان در این حوزه را که ارزآوری فراوانی هم در پی دارد گسترش دهیم».

مجذوب خطاپ به وزیر راه گفت: «پیشنهاد و خواهش من از شما این است که دستور دهید سازمان بنادر و سازمان راهداری، جلسات اختصاصی و کارگروه‌های تشکیل بدنه‌ند که بتوانیم در آنها مشکلات و جزئیات را مطرح و امور را حل کنیم. ما توانایی رقابت با کشورهای دیگر دنیا در حوزه دریا را داریم، پس وزیر راه کاری کند که ما بتوانیم از امکانات و توانمان در این حوزه استفاده کنیم».

### معاونت‌های حمل و نقلی وزیر راه، هماهنگ نیستند!

جواد سمساریلر، رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی نیز در این نشست، با اشاره به شرایط نامناسب امروز ترانزیت کشورمان اظهار داشت: «تا پایان سال گذشته ۱۱ میلیون تن کالا ترانزیت کردیم که فقط ۶ میلیون تن آن، کالای اساسی و سرمایه‌ای است و ۴ میلیون و ۸۰۰ هزار تن آن کالای نفتی. همانطور که می‌دانید با توجه به موقعیت کشور

حرکت کند. در حال حاضر با توجه به شرایط کنونی، بخش خصوصی نقطه‌بین و روزمره‌اندیش شده است، بنابراین برای بروز رفت از این وضعیت باید طرح نرمافزار جامع لجستیکی در کشور را اندازی شود».

وی اضافه کرد: «وقتی ۹۰ درصد از کشتی‌های دنیا به بنادر ما نمی‌آیند، چطور می‌توانیم از استعدادهای ایران در زمینه کشتیرانی و بندری استفاده کنیم؟ ما دچار سردرگمی هستیم و من به شخصه، نتوانستم در ایران کار کنم. مشکل ما که ۳۰ و چند سال است روی زمین مانده، نبود یک برنامه نرمافزاری و یک نظام ملی جامع است که هم کشتی‌ها و هم کامیون‌ها از آن استفاده کنند و با هم هماهنگ شوند که پیشنهاد می‌کنم این مساله پیگیری شود».

قائم مقامی ادامه داد: «بحث ایجاد بنادر خشک که امروزه در مورد آن زیاد حرف زده می‌شود، جای بازنگری دارد. در تمام اروپا بنادر جایی است که اراضی، گران و کم است، اما در کشور ما، همه بنادر، مناطق عقب‌افتاده یا متوسط هستند، بنابراین ایجاد بنادر خشک در ایران، به جز دوباره کاری برایمان نتیجه‌ای ندارد. پیشنهاد من این است که کارگروهی تشکیل دهیم و از چنین جلساتی، نتیجه بگیریم و بعد از هر جلسه، به وزیر گزارش بدهیم تا او بتواند با نگاه کارشناسانه تری به مشکلات نگاه کند».

### همواره با مانع موواجه بوده‌ایم!

توفیق مجذوب، نایب رئیس دوم کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران، سخنران بعدی بود. او در این جلسه گفت: «مجموعه جایه‌جایی کالا در دنیا هفت میلیارد تن است که ۹۷ درصد آن به

ملک افزود؛ همه چیز درباره این ترمینال‌ها، به صورت جزیره‌ای اعمال شده است. اخیرا هم سازمان بنادر مصوب کرده قسمتی از حق اینبارداری این ترمینال‌ها را به خودش اختصاص دهد که به دلیل مخالفت ترمینال‌دارها، خیلی از صاحبان کالا مجبور شدند به جای ۱۰۰ درصد هزینه اینبارداری، ۱۴۰ درصد پرداخت کنند، البته بعد از دو سه هفته و با مدیریت سازمان بنادر، این مشکل حل و به ۷۰ درصد سهم ترمینال و ۳۰ درصد سهم سازمان تبدیل شد، اما این مسائل، در صنعت زلزله ایجاد و تجارت را دچار اختلال می‌کند».

### در بنادر دچار سردرگمی هستیم!

محمد رضا قائم مقامی، رئیس انجمن پایانه‌داران نیز در این نشست با بیان این که عدم تعامل بین بخش خصوصی و دولتی اثرات بسیار بدی را در این حوزه گذاشته است گفت: «متاسفانه ۳۰ سال تغکر دولتی در ایران، وضعیتی ایجاد کرده که علیرغم وجود قوانین، مدیران ما نمی‌دانند چه کار باید انجام دهند، به ویژه در بخش بنادر، دچار سردرگمی عجیبی هستیم، در حالی که ما امروز در یک جهان رقابتی هستیم و اگر نتوانیم رقابت کنیم، مقهور می‌شویم».

قائم مقامی با بیان این که نبود شفافیت در بنادر و نبود نقشه راه، وضعیت دریایی ما را نامیدکننده کرده است، ادامه داد: «امروزه یکی از مشکلات ما تحریم است، اما درد بزرگتر این است که مقامات کشورمان درک درستی از پتانسیل بخش خصوصی ندارند و چون نقشه راه جامعی ارائه نمی‌شود، بخش خصوصی سردرگم است و نمی‌تواند همگام با عرصه بین‌الملل در این حوزه



■ **جواد سمساریلر: وزارت خارجه هنوز نتوانسته با کشورهای همسایه به یک زبان مشترک دیپلماتیک برسد. ترکمنستان و افغانستان و ... هر کدام یک جور برای ما بازی درمی‌آورند، در صورتی که همه آنها به ما نیاز دارند. اگرچه با توجه به مزیت ترانزیتی، ایران باید حرف اول و آخر را در این زمینه بزند، ولی مسافرانه به سبب نبود هماهنگی و توافق، با این کشورها درگیر هستیم**

توقف داشته باشند! البته هیچ کس هم مسؤول پاسخگویی به زیان و ضرر این توقات نیست، جز خود شرکت حمل و نقل!» او یکی از مشکلات عده‌ما در حوزه ترانزیت را عدم وجود حمل و نقل ترکیبی در کشور دانست و یادآور شد: «خطوط راه‌آهن ما زیاد شده است، ولی کارایی لازم را ندارد چون هیچ وقت نخواسته‌اند با جاده هماهنگ باشند. همان طوری که حمل و نقل دریایی ما بندر به بندر است، راه آهن ما ایستگاه به ایستگاه است. الان این همه سرمایه‌گذاری برای تعویض بوژی در مرز سرخس شده است که به اعتقاد من سرمایه‌گذاری بی‌دلیل بوده است، چون خط راه‌آهن ما با خطوط روسیه هم عرض نیست. ما هیچ وقت نتوانستیم یکی از اگن‌های خودeman را به آن خط بفرستیم؛ پس، برای چه این کار انجام می‌شود؟»

او در خصوص ضعف سیاست‌های کلی حمل و نقل کشور در سطح بین‌الملل تاکید کرد: «وزارت خارجه ما هنوز نتوانسته با کشورهای همسایه به یک زبان مشترک دیپلماتیک برسد. ترکمنستان و افغانستان و ... هر کدام یک جور برای ما بازی درمی‌آورند، در صورتی که همه آنها به ما نیاز دارند. اگرچه با توجه به مزیت ترانزیتی ایران، باید حرف اول و آخر را در این زمینه ما بزنیم، ولی مسافرانه به سبب نبود هماهنگی و توافق، با این کشورها درگیر هستیم. به طور مثال، در مرز ترکیه طرف ۱۰ دقیقه کامیون بیرون می‌رود، ولی در مرز آسیایی، اروپایی ما ۱۰-۵ روز طول می‌کشد و هر روز مشکلی وجود دارد، اصلاً آن زمانی که کار به شکل دستی انجام می‌شد، سریع‌تر بود. این مرز واقعاً مرز اروپایی نیست.»

ما و نیاز کشورهای همسایه، اکنون نفت با جاده حمل می‌شود، در حالی که قاعده‌تا مواد نفتی باید با لوله حمل شود؛ یعنی بدون احتساب نفت، ما مجموعاً ۶ میلیون و ۸۰۰ هزار تن ترانزیت در سال گذشته داشته‌ایم.»

او افزود: «در پنج ماهه نخست امسال هم ۵ میلیون و ۴۰۰ هزار تن ترانزیت داشته‌ایم که ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تن آن، کالای نفتی است، بنابراین اگر مشکلات کشورهای همسایه ما در مورد نفت حل شود، باید نفت را از آمار ترانزیتمن کنار بگذاریم.»

وی تاکید کرد: «برای همین شش میلیون تن ترانزیت، تعداد زیادی سازمان نظارتی وجود دارد و در حال حاضر، مسافرانه ۱۸ ارگان به صورت مستقیم و غیرمستقیم در امر ترانزیت دخالت می‌کنند، بنابراین امکان ارتقای ترانزیت کشورمان با شرایط موجود وجود ندارد.»

رئيس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل با بیان این که بیشتر این سازمان‌ها، معاونت های وزارت راه و شهرسازی هستند، خطاب به وزیر گفت: «آقای وزیر! معاونت‌های حمل و نقلی شما اصلاً با هم هماهنگی ندارند! هر کدام کار خودشان را انجام می‌دهند و هر کدام، مجوز و بخشش‌نامه خودشان را دارند!»

سمساریلر با تأسف بار خواندن وضعیت مرزهای زمینی کشور گفت: «هم اکنون ۱۵ کیلومتر صف و چندین روز معلقی در مرزها داریم که دلیل آن، همین دخالت ارگان‌های مختلف است. به عنوان مثال، از پایین تا بالای مرز بازگان، هر ارگان به بهانه‌ای کامیون را متوقف می‌کند و کامیون‌ها مجبورند در این مرز ۴۰۰ متری، ۵ روز

## خصوصی‌سازی در بخش ریلی عقبگرد بود

محمد سعیدنژاد، رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، نیز در این نشست، ابتدا با اشاره به تغییر مدیر راه آهن گفت: «این جابه‌جایی به تنهایی نمی‌تواند مشکلات ما را حل کند و برای حل مشکلات، به حمایت، تغییر رویکرد و تغییر برخی قوانین در حمل و نقل کشور نیاز داریم».

او ادامه داد: «فرآیند خصوصی‌سازی در بخش ریلی که در چند سال گذشته متوقف شده است، چه در بخش سیاست‌ها و چه در حوزه تعامل با بخش خصوصی، عقبگرد بوده است؛ به طوری که در حال حاضر، بسیاری از شرکت‌های خصوصی، پرونده‌هایشان به دادگاه رفته است و این امر ناخوشایندی است که نهادی مانند راه آهن، به جای گفتگو با بخش خصوصی و حل مشکلات از این طریق، مساله را به دادگاه بکشاند! در این جهت پیشنهاد می‌دهم به قانون دسترسی آزاد و سایر قوانین خصوصی‌سازی، یک نگاه دوباره صورت بگیرد و این قانون به صورت کامل اجرا شود».

سعیدنژاد به مشکلات موجود در بخش تعریف‌های حمل ریلی اشاره کرد و گفت: «تعریف‌های بخش بار تقریباً آزاد است، اما در بخش مسافر، علیرغم این که بر قیمت گذاری توسط شرکت‌ها تاکید شده بود، متأسفانه این مساله دچار ساختار دولتی شده است؛ در حالی که قرار بود از سال ۸۶ اجرایی شود. یک سال است که ما در قیمت‌ها تغییری نداشته‌یم در حالی که ماه گذشته تورم نقطه به نقطه ۴۰ درصدی را تجربه کردیم و به این موضوع نیز لازم است که توجه شود».

**بزرگترین خدمت این است که دولت کاری به ملت نداشته باشد!**

سید عبدالرضا موسوی، رییس انجمن شرکت‌های هوایی‌مایی نیز با بیان این که اگر دولت کاری به ملت نداشته باشد، بزرگترین خدمت را در قبل از افزود: «البته سوء‌مدیریت، بر مشکلات حمل و نقل هوایی باید سرعت تصمیم‌گیری بالا باشد تا بتوانیم مشکل ما در این حوزه این است که باید

در هر کاری منتظر دستور دولت باشیم».

وی با اشاره به این که دولت در درآمدهای و هزینه‌های شرکت‌های هوایی‌مایی دخالت می‌کند، افزود: «البته سوء‌مدیریت، بر مشکلات حمل و نقل هوایی افزوده است. با وجود آن که حمل و نقل هوایی یکی از ابزارهای توسعه است، اما کار چندانی برای استفاده از ظرفیت‌های این بخش صورت نگرفته است. مثلاً قرار بود از منابع صندوق توسعه ملی ۲ میلیارد دلار به ایرلайн‌ها برای خرید هوایی‌مایی اختصاص یابد، اما دلیل قوانین دست‌وپاگیر، یک دلار هم محقق شده است».

رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ادامه داد: «در زمان ریاست آقای خوانساری بر سازمان راهداری، برای نظم دادن به وضعیت ترانزیت بندرعباس، یک زمین ۱۲ هکتاری به ما دادند که شنی و بایر بود. از سال ۷۸ که زمین به ما داده شد تا سال ۹۰، حدود ۷۰۰ میلیون تومان در آن خرج کردیم و حمام و رستوران و... درست کردیم تا یک مجموعه برای کامیوندارانی که به بندرعباس می‌آیند داشته باشیم تا هم مساله امنیت‌شان تامین شود و هم بتوان همه مسایلشان را در یک مکان حل کرد، اما در سال ۹۰، سپاه این زمین را از ما گرفت. بعد از این قضیه ما معطل ماندیم و الان در بندرعباس جایی نیست که راننده‌گان امور خود را انجام دهند و سرگردان هستند. البته اکنون آقای افندی زاده دستور داده‌اند که یک زمین در اختیار ما قرار دهدن اما به خاطر بوروکراسی اداری، هنوز دسترسی به این زمین نداشته‌ایم».

**در پایانه مرزی تمزین،  
مانع ایجاد کردند**

مهندی اسدپور عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران، از دکتر آخوندی پرسید: «یک شرکت به عنوان بخش خصوصی سالی چقدر ضرر داشته باشد، قابل قبول است؟» و وقتی با سکوت مواجه شد، خودش پاسخ داد: «اگر بگوییم سالی ۳ میلیارد ضرر می‌کنیم، شما باور می‌کنید؟! در چنین شرایطی، بخش خصوصی با چه انگیزه و اشتیاقی پای در حوزه حمل و نقل بگذارد؟!»

او با اشاره به اینکه در حال حاضر، ما در کشور با دو گلوه‌گاه در مرز بازრگان و تمرچین مواجه هستیم، گفت: «در گذشته، امکان پذیرش کامیون‌ها در مرز تمزین، به دلیل شرایط جغرافیایی و کم عرض بودن مسیر، در حدی نبود که بتواند پاسخگوی حجم زیاد کامیون‌ها باشد. ما آمده‌یم در کنار پایانه مرزی، در راه را پر کرده و به ۵ هکتار زمین تبدیل کردیم که بتوانیم پذیرش بیشتری داشته باشیم. توقف ۴۵ روزه کامیون‌ها را به ۳ روز رساندیم، اما در پایانه مرزی که قبل از ۱۴ سازمان داشت و مدیریت می‌کردند، در حال حاضر، هشت نهاد انتظامی و

نظمی در این مرز، جلوی کامیون‌ها را می‌گیرند و مانع ایجاد می‌کنند، یعنی یک سرباز ساده ۴۵ روز جلوی کار ما را می‌گیرد و تمام نقشه‌ها و جانمایی‌های ما را به هم می‌زند. مگر هنگ مرزی بودجه ندارد که من باید ۶۰۰ میلیون هزینه کنم و برایش جاده بسازم. مگر قرارگاه مرزی بودجه ندارد که من باید برایش ایجاد و تدارکات فراهم کنم. فلسفه پیدایش پایانه‌های مرزی این است که هر کس راحت عبور کند و برود ولی آیا واقعاً همین اتفاق می‌افتد؟»

او به صحبت‌های خود چنین پایان داد: «زمانه نمک روی زخم من می‌پاشد و من پیچ و تاب می‌خورم، اما همه گمان می‌کنند که من می‌رقسم...»

**عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق**  
تهران: در پایانه مرزی که قبلاً ۱۴ سازمان داشت و مدیریت می‌کردند، در حال حاضر، هشت نهاد انتظامی و نظامی در این مرز، جلوی کامیون‌ها را می‌گیرند و مانع ایجاد می‌کنند، یعنی یک سرباز ساده می‌تواند، ۴۵ روز جلوی کار ما را بگیرد. مگر هنگ مرزی بودجه ندارد که من باید ۶۰۰ میلیون هزینه کنم و برایش جاده بسازم

**رئیس انجمن شرکت‌های هوایی‌مایی:** با وجود آن که حمل و نقل هوایی یکی از ابزارهای توسعه است، اما کار چندانی برای استفاده از ظرفیت‌های این بخش صورت نگرفته است. مثلاً قرار بود از منابع صندوق توسعه ملی دو میلیارد دلار به ایرلайн‌ها برای خرید هواپیما اختصاص یابد، اما به دلیل قوانین دست‌وپاگیر، یک دلار هم محقق نشده است

خصوصی فراهم شود. به طور کلی وظایف دولت و مأموریت‌های بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل باید مورد بازنگری بینایین در

وی افزود: «ب خاطر عدم بازنگری بینایین در مأموریت دولت و عدم بازنگری بینایین در مأموریت بخش خصوصی، دچار تداخل‌های بسیار گسترده‌ای شده‌ایم و علیرغم تلاش دولت‌های مختلف، به نظر می‌رسد بهره‌وری و رضایتمندی عمومی در این حوزه، همچنان کم می‌شود. بنابراین، به اعتقاد بندۀ اولین کاری که باید انجام شود، این است که یک نوع بازنگری در رابطه دولت و بازار صورت بگیرد که من آن را در حوزه کاری خود، انجام خواهیم داد.»

وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: «این موضوع در برنامه کلی بندۀ هم مورد تأکید قرار گرفته بود و در دیدارهایی که از ابتدای کار با بخش خصوصی داشتم، به این نتیجه رسیده‌ام که باید وظیفه دولت را در دو چیز خلاصه کرد؛ اول این که دولت به عنوان یک رگولاتور، تنظیم‌کننده فعالیت‌های عمومی باشد و دوم این که مالک زیرساخت‌ها باشد. به اعتقاد من دولت باید در همه حوزه‌های حمل و نقل، از حمل و نقل، از عملیات خارج شود.»

وی افزود: «در حوزه ریلی، باید همه لوگوموتیوها را واگذار کنیم و عملیات ریلی باید کاملاً برون‌سپاری شود. در حوزه دریا، هوا و جاده هم باید رویه به همین منوال باشد و به نظر می‌رسد این برون‌سپاری باید قدم اصلی از طرف ما باشد. وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: «به نظر می‌رسد همه مداخلات ما در بخش حمل و نقل، منجر به زیان مصرف‌کنندگان و بهره‌برداران می‌شود. در حوزه ریلی مداخلات دولت در بخش مسافر و بار، عملکردها را محدود کرده است و در بخش جاده‌ای هم، این مداخلات، کیفیت تاوانگان و خدمات مسافران و امنیت جان آنان را به شدت در معرض خطر قرار داده است. همین ماجرا در بخش هوا و دریا نیز وجود دارد.»

آخرondی با بیان اینکه به دنبال اجرا کردن داستان اندیشه شهروندی در حوزه حمل و نقل هستیم، افزود: «هر فعال اقتصادی قبل از این که فعال اقتصادی باشد نیز آزادی در کسب و کار است. اولین حق آنها حق می‌دهم که به عنوان شهروند نسبت به هرچیزی که فضای کسب و کار را روان می‌کند پرسشگر باشند و در مقابل از شما مسئولیت‌پذیری می‌خواهیم و اینکه به تمامی قراردادهای خود پایبند باشید.»

او در ادامه با بیان اینکه بدون قید و شرط موافق همکاری بخش خصوصی در راستای مدیریت هوشمند شبکه‌های حمل و نقل هستیم، تأکید کرد: «مباحث مربوط به اقتصاد کلان، اقتصاد خرد را خشی می‌کند و در واقع همه به دنبال دور زدن دولت در این بخش هستند، بنابراین باید داستان موش و گریه اقتصاد کلان و خرد تمام شود.»

موسوسی گفت: «مشکل بعدی ایرلайн‌ها، مربوط به قوانین و مقررات است. دولت در هیچ کدام از تفاهمنامه‌هایی که با سایر کشورها در حوزه هوایی می‌بنند، هیچ وقت، حتی یک بار هم با بخش خصوصی که مجری صنعت هوایی است، تعامل نداشته و ما از هیچ یک از این تفاهمنامه‌ها اطلاع نداریم و در این باره برای ما شفافسازی صوت نمی‌گیرد که این، در پروازهای بین‌المللی برای ما مشکل‌ساز است.»

وی با اشاره به مشکلات بخش فروش خطوط هوایی افزود: «فروش ما از مبدأ ایران، به صورت ریالی است در حالی که حدود ۶۵ درصد از هزینه‌هایمان، ارزی است و باید نقداً پرداخت کنیم که اگر شرایط ثبات ارزی وجود نداشته باشد، شرکت‌ها این موضوع را به سختی مدیریت می‌کنند.»

رییس انجمن شرکت‌های هوایپیمایی گفت: «در هیچ کجا دنیا، هوایپیما و قطار پشت مرزها نمی‌ماند و از عوارض گمرکی معافند، اما هوایپیمایی که ما می‌خریم پشت گمرک می‌ماند و باید عوارض گمرکی پرداخت کنیم.»

موسوسی تأکید کرد: «در بخش مصوبات در این حوزه هم، شورای عالی امنیت ملی در برخی پروازها برای ما محدودیت ایجاد می‌کند. به عنوان مثال، پروازهای آنتالیا منع شده و این باعث شده، فرودگاه‌های دورافتاده ترکیه توسط ایرانی‌ها و با پول ایرانی‌ها، آباد شود، چون ایرانی‌ها به فرودگاه‌های دورافتاده رفته و از آنجا با اتویوس به ترکیه می‌روند.»

او با اشاره به این که فقط چهار ایرلайн خصوصی در ایران داریم، گفت: «واقعیت این است که ایرلайн‌های دولتی لباس خصوصی بودن را برعین کرده‌اند که این رویه باید اصلاح شود.»

### داستان موش و گریه حوزه خرد و کلان اقتصاد باید تمام شود

وزیر راه و شهرسازی نیز با تأکید بر این که دولت باید از مداخله در بازار حمل و نقل خودداری کند، از فعالان بخش خصوصی در این حوزه خواست تا درباره مسایل مربوطه به فضای کسب و کارشان، از دولت پرسشگری کنند و در عین حال در قبال مردم پاسخگو باشند.

آخرondی در این نشست گفت: «از ابتدای حضور در وزارت راه و شهرسازی، همواره تأکید کرده‌ام که در این حوزه، بیش از واگذاری پروژه‌ها به بخش خصوصی، باید به بازتعییر دولت پردازیم و بگوییم دولت چه کارهایی نباید بکند.»

مهندس آخرondی با بیان این که داستان موش و گریه حوزه خرد و کلان اقتصاد باید تمام شود، گفت: «به عنوان دولتی که از طرف مردم انتخاب شده، باید حافظ منافع مردم و مدعی ارتفای استانداردها، ایمنی و حقوق مصرف‌کنندگان باشیم. باید فهرستی از کارهایی که دولت باید انجام دهد تهیه کنیم تا فضا برای فعالیت بخش

■ وزیر راه و شهرسازی: در دیدارهایی که از ابتدای کار با بخش خصوصی داشته‌ام، به این نتیجه رسیده‌ام که باید وظیفه دولت را در دو چیز خلاصه کرد؛ اول این که دولت به عنوان یک رگولاتور، تنظیم‌کننده فعالیت‌های عمومی باشد و دوم این که مالک زیرساخت‌ها باشد. به اعتقاد من دولت باید در همه حوزه‌های حمل و نقل، از عملیات خارج شود

■ هر فعال اقتصادی، قبل از هر چیز یک شهروند است و دارای حقوقی است. اولین حق آنها نیز آزادی در کسب و کار است. من به آنها حق می‌دهم که به عنوان شهروند نسبت به هرچیزی که فضای کسب و کار را روان می‌کند پرسشگر باشند و در مقابل از شما مسئولیت‌پذیری می‌خواهیم و اینکه به تمامی قراردادهای خود پایبند باشید