



مشکل حمل و نقل، نظام بروکراتیک ناکارآمد است

## "افسانه سیزیف"

نامه جمعی از تشکل‌های صنعت حمل و نقل کشور به دولتمردان

و نقل کشور عزیزمان. عمده اشکالات به شرح زیر است:

۱- فرهنگی: متأسفانه دیوانسالاری دولتی به شکل جدید از اواخر حکومت منحت قجر در ایران شکل گرفت و در آن زمان شازده‌ها، خوانین و درباریان، مناصب دیوانی را با توجه به نزدیکی به قدرت و منافع دیوانی نصیب می‌کردند. به همین دلیل هم بسیاری از القاب که قبل از خالی شدن خزانه بر اثر دو جنگ خفت‌بار با روسیه، به صورت مجانی و دست و دل‌بازانه توسط سلاطین صاحبقران به گماشته‌شدگان پیشکش می‌شد، پس از عهدنامه‌های ننگین گلستان و ترکمنچای به فروش می‌رسید (مستوفی‌الممالک و بسیاری دیگر از جمله چنین بذل و بخشش‌های شاهانه‌ای در آن دوران بودند).

اما علیرغم انقراض دودمان قاجار در یک قرن قبل، نظام اربابی و رفتار شازدگی و خان‌خانی کم‌کم در تربیت نیروی انسانی دیوانسالاری با رسوخ به بدنه و بازتولید خود آنچنان تعمیق یافت که در مقابل سیل انتقادات جامعه رو به رشد در دوران پهلوی مجبور شد برج و بارویی برای محافظت از خود بنا نماید و لذا تصویب قانون «توهین به مامور دولت در حین انجام وظیفه» در آذر ماه ۱۳۰۴، لباسی فاخر از حیث قانونی بودن و زرهی فولادی در زمینه رسوخ‌ناپذیر بودن و ترفندی به منظور اطمینان از تداوم این رفتار متکبرانانه در همه دوران‌ها بود که همچنان در مواد ۶۰۸ و ۶۰۹ قانون مجازات اسلامی نه تنها به حیات خود ادامه می‌دهد که از حیات اخلاف واضعانش نیز در قبال کم‌کاری، بی‌عملی و حتی سوءاستفاده از قدرت و زمینه‌سازی فساد نیز مراقبت می‌کند و شاید بتوان آن را یکی از عوامل بسیار مهم و اثرگذار پایین بودن کارایی دستگاه‌های دولتی به شمار آورد.

«تحول عظیمی» که مدیران وزارت راه در صنعت حمل و نقل به انتظار آن نشسته‌اند، در نبود نرم‌افزار و مغزافزار جامع، به وقوع نخواهد پیوست؛ همچنان که استفاده از بهترین اسکلت‌های پیچ و مهره‌ای، درب و پنجره‌های دو و چند جداره، آسانسورهای درجه یک اروپایی، سنگ‌های گرانیتی ایتالیایی، شیرآلات

آنچه می‌خوانید گوشه‌ای از دغدغه‌های بخش خصوصی و دست‌اندرکاران حمل و نقل است که در آستانه سال نو در قالب نامه‌ای به مدیران و تصمیم‌سازان اقتصادی کشور نگاشته شده است؛ هرچند آنها معتقدند «در همه این سال‌ها پس که انجمن‌ها و فعالان صنفی و دلسوزان صنعت حمل و نقل در همه شقوق هوایی، جاده‌ای، ریلی و دریایی، با نوشتن مقاله و شرکت در جلسات و ارائه گزارش کوشیدند مشکلات خود را به گوش مسوولان برسانند، خود را در کسوت دارکوبی می‌یابند که علیرغم تلاش و صرف انرژی فراوان برای کوبیدن بر هر در چوبی که می‌توانست با سوراخ شدنش گذرگاهی و تنفس گاهی به منظور برقراری جریان صحیح و سالم کالا به نفع صنف و کشور ایجاد کند، بر فولاد آبدیده نوک زده‌اند و اثرش را فقط بر روح و روان و نوک از دست رفته خود یافته‌اند.»

این نامه به قلم امید ملک، رییس کمیسیون حمل‌ونقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران، امضای انجمن‌های کشتیرانی و خدمات وابسته، پایانه‌داران بنادر ایران، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران و فدراسیون حمل و نقل و لجستیک را نیز بر خود دارد. در این نامه از کلیه سازمان‌ها، وزارتخانه‌ها و اشخاص حقوقی و مدیران و کارشناسان دولتی خواسته شده که خود را مخاطب منحصره‌فرد این مقال نیابند و «همانطور که ریاست جمهوری گفته‌اند تحریم‌ها حداکثر ۴۰ درصد در رکود فعلی اثر داشته‌اند، این نوشتار به دنبال تبیین آن سهم ۶۰ درصدی و چگونگی مقابله با آن به منظور بهروزی و بهزیستی ملت ایران است.»

شده، ممکن است دولت در زمانی اجازه ترانزیت سوخت از قلمرو کشور برای نیروهای ناتورا در جهت ساقط نمودن طالبان، همسو با منافع ملی تشخیص دهد و در دیگر روز، پس از ساقط شدن طالبان براساس مصالح ملی تمایلی به تداوم این عملیات از قلمرو ایران نداشته باشد؛ بنابراین این مقوله همانطور که از نامش پیداست مدیریت کلان سخت‌افزار و نرم‌افزار جهت حصول نتیجه مطلوب دولت و حاکمیت را تنظیم می‌نماید.

حال پیش از وارد شدن به جزئیات بیشتر از مبحث اصلی، با توجه به نسبی بودن جهان (قانون نسبیست انیشتین) بهتر است برای داشتن معیاری به منظور محک زدن اعداد، به جدول مقایسه‌ای ۱ رجوع شود.

همانطور که از جدول ۱ مشخص می‌شود کشور ترکیه با مساحتی کمتر از نصف کشور ایران و با همسایگانی در حد نصف کشور ایران و جمعیت دو کشور محصور و بدون دسترسی به آب‌های آزاد (ارمنستان و آذربایجان) در حد ۱۰ درصد جمعیت در دسترس و نیازمند عبور کالا از ایران، حدود ۱۰ برابر ما توان و عملکرد ترانزیت دارد و این یعنی ضعف و نقصان بزرگ صنعت حمل

برای انجام هر کاری و دستیابی به هر هدفی سه مولفه اصلی مورد نیاز است: اول سخت‌افزار؛ دوم نرم‌افزار و سوم مغزافزار که تشریح سه عامل یاد شده در زمینه حمل و نقل بدین شرح است:

یکم: سخت‌افزار از قبیل جاده، ریل، کامیون، واگن، لکوموتیو، هواپیما، آزادراه، پل، فرودگاه، بندر و سایر تجهیزات مثل ادوات تخلیه و بارگیری و حتی اسکندر کالا یا همان (X-RAY) دوم: نرم‌افزار به معنای برنامه‌ای منسجم شامل کلیه قوانین و دستورالعمل‌ها و از پیش طراحی شده جهت به کارگیری سخت‌افزار تحقق هدف که در موضوع مورد بحث می‌تواند حمل و نقل و جابه‌جایی کالا و ترانزیت باشد. یکی از اجزای این برنامه جامع نیز نرم‌افزارهای کامپیوتری است که به دادوستد اطلاعات و حیطه‌بندی آنها و در دسترس قراردادن اطلاعات مورد نیاز به ارگان‌ها و سازمان‌های مرتبط و افزودن اطلاعات در مسیر حمل می‌پردازد.

سوم: مغزافزار که پس از ترکیب سخت‌افزار و نرم‌افزار، امکان تصحیح اشتباهات یا اصلاح فرآیندها و یا تغییرات مورد نیاز دولت را با توجه به تدابیر سیاسی و اقتصادی ممکن می‌سازد؛ مثلاً براساس سیاست‌های اتخاذ

■ نه تنها هیچ قانونی جهت مقابله با کارمندان دولت که عمدا یا سهوا باعث ایجاد اختلال در حمل و نقل و جریان سالم و سریع کالا شوند، وجود ندارد، بلکه قوانین مصوب در ۹ دوره پیشین مجلس شورای اسلامی صراحتا یا تلویحا اختیار بر عکس را به کارگزاران دولتی بخشیده است

■ در حالی که گمرک ایران مسوول کنترل ورود و خروج کالا است، فرضا سازمان قرنطینه نباتی با عدم پذیرش این نقش و احتمالا به دلیل دغدغه‌های خود، در برخی موارد به دنبال برقراری کنترل مشابهی است که فقط به صرف وقت و هزینه و فرسایش روحی و جسمی منجر می‌شود

درجه یک آلمانی، سنسورها و کنترلرهای انگلیسی، سیستم‌های تهویه مطبوع برند، کابینت و لوازم آشپزخانه درجه یک از ایتالیا و آلمان و فرش‌های نفیس ایرانی، به همراه حجم عظیم منابع مالی صرف شده در شهرداری (حدود ۶۵/۰۰۰ میلیارد تومان در ۱۰ سال گذشته به‌غیر از سرمایه‌های کلانی که سازمان‌های آب و فاضلاب، برق منطقه‌ای، مخابرات، آموزش و پرورش، وزارت بهداشت و بسیاری سازمان‌های دیگر در این شهر به منظور دسترسی به خدمات و بهزیستی مردم هزینه کرده‌اند) نتوانسته است هیچ یک از مناطق شهری تهران را مناسب زندگی سالم نماید و حداقل با سه چالش بنیادی (به قول وزیر راه و شهرسازی در نقد فضای شهری در مجله ساختمان شماره ۵۱ - تیر ۹۴) تحت عناوین زیر مواجه کرده است:

**الف:** میزان قابلیت زندگی شهری از منظر اقتصادی، زیست محیطی، معماری، اجتماعی، امنیتی و ...

**ب:** مبحث حرکت و این که اساسا در تهران جابه‌جایی انسان، کالا و پول یک مساله بغرنج است و مردم را با فرسایش روحی و جسمی مواجه کرده است.

**ج:** کالایی شدن انسان در نظام شهری ایران که هر حق و نقشه‌ای را قابل دادوستد و مبادله کرده است و به تعبیری قفس‌هایی به نام خانه در گوشه و کنار شهر ایجاد شده و انسان‌ها مثل کالا در این قفس چیده شده‌اند.

چرا خیابان‌ها و حتی کوچه‌های شهرمان از تردد مادران و پدران و کالسکه نوزادان و دلبندا نشان تھی شده است، چرا هیچ جای پارکی در ساعات کاری یافت نمی‌شود، چرا آیین‌نامه رانندگی که ۱۵ متر حداقل فاصله چهارراه‌ها را اجازه پارک نمی‌دهد در این حجم وسیع و در روز روشن نادیده انگاشته می‌شود؟ چرا وجود اینهمه افسر راهنمایی و رانندگی دفترچه به‌دست و ارقام میلیاردری درآمد حاصل از جریمه تخلفات رانندگی و دوربین‌های ثبت تخلف و ماشین‌هایی که به تاسی از نقشه‌بردار گوگل مدام مشغول فیلمبرداری از انبوه تخلفات در تمامی راسته خیابان‌ها هستند، تاثیری در کاهش تخلفات و نظم و انضباط شهری ندارد. چرا ندیدن دوچرخه و کالسکه بچه در بسیاری از کوچه و خیابان‌های شهر طبیعی جلوه می‌کند، در حالی که کاملا غیرطبیعی است؟

دقیقا به همان دلیلی که جناب آقای دکتر آخوندی در مقاله پیش گفته اشاره کردند: فروش و داد و ستد حقوق انسانی.

در افسانه سیزیف شاهکار آلبر کامو خدایان به دلیل نافرمانی سیزیف، او را با نفرینی جاودانه در طلسم کار کردن در هنگام بالا بردن سنگ از کوه و رسیدن به قله و کار نکردن موقعی که سنگ تحت تاثیر نیروی جاذبه شتابان به سمت دره و نقطه آغازین سقوط می‌کند، قرار می‌دهند.

در هنگامه‌ای که هیچ سازمان دخیل و مدعی در صنعت ترانزیت، آماری از فعالیت شرکت‌ها ندارند و به دلیل همان عدم امکان بررسی سوابق، رفتارشان با شرکتی نوپا که چند صد تن کالا را ترانزیت کرده، با شرکتی دیر پا که چند صد هزار تن و گاهی مواقع چند میلیون تن محموله را جابه‌جا می‌کند، نمی‌تواند تفاوتی داشته باشد، امکان پرگشودن، رشد و بالندگی از شرکت‌ها ستانده می‌شود و همانند سیزیف به طلسمی وهم‌آلود در حوزه «بودن یا نبودن» دچار می‌شوند. طنز قضیه آنجاست که عموم سازمان‌های دولتی از نبود شرکت‌های بزرگ در حوزه حمل و نقل گله‌مند هستند.

در معرکه ترانزیت، معضلات زیر، ناقوس مرگ شرکت‌ها را به صدا درآورده و بیش از ۲۲ سال

مقایسه زیرساخت‌های حمل و نقل در دو کشور ترکیه و ایران

کشور / زیرساخت	ایران	ترکیه	نسبت ایران به ترکیه (%)
مساحت (کیلومتر مربع)	۱,۶۴۸,۱۹۵	۷۸۳,۵۶۲	۲/۱
تعداد همسایگان	۱۵	۸	۱/۸
طول مسیر ریلی (کیلومتر)	۱۱,۷۶۰	۱۰,۹۹۱	۱/۰۶
طول مسیر جاده ای (کیلومتر)	۸۵,۶۲۳	۶۵,۶۲۳	۱/۳
تعداد بنادر اصلی	۸	۴	۲
ناوگان جاده‌ای	۴۲۲,۸۶۸	۷۲۶,۳۵۹	۰/۵۸
حجم ترانزیت کالا - تن	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۰/۱۲
جمعیت همسایگان بدون دسترسی به آب‌های آزاد	۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۰

### ■ صنعت حمل و نقل مانند

سیستم گردش خون در بدن است، اما ما با همان سخت‌جانی اندیشه‌های سوسیالیستی و در تب و تاب انقلاب، فرمان هدایت حمل و نقل کشور را به خود مالکان واگذاریم و با اتخاذ دو روش مالیات‌ستانی از خودمالک و شرکت‌مالک هر چه بیشتر بر تحکیم این رویه ناصحیح پایمردی نشان دادیم

### ■ همانطور که رییس‌جمهور

سوئیس در سخنرانی خود در دانشگاه تهران گفتند یکی از دلایل موفقیت سوئیس و یا هر کشور دیگری، قانون مناسب کار است، اما ما آنقدر در این ۳۷ سال بر قانون بد خود تحت اندیشه‌های به قول دکتر آخوندی «سخت‌جانی سوسیالیزم» یا فشرده‌ایم و جرات مقابله نداشتیم تا به کل حقوق کارگر را با قراردادهای سفید یا حداکثر یکساله عرفی نموده و از بین بردیم

سازمان امور مالیاتی وقت به اشتباه فهم گردیده و سازوکار انتقال به مصرف کننده در کشور وجود ندارد، با تجمیع و بزرگ شدن، به عاملی ضد تولید و ضد صادرات بدل شده و آثار سوء خود را در افزایش تورم و تعمیق رکود، کاهش اشتغال و افزایش بسیاری آسیب‌های اجتماعی که همگی در جهت عکس سیاست‌های کلان اتخاذ شده توسط دولت است، عیان نموده‌اند. حتی کارگزاران دولتی که دغدغه مواخذه ندارند دستورالعمل و بخشنامه‌های سازمان‌های مسوول را نادیده می‌گیرند و عملاً در جهت خلاف سیاست‌های دولتی که مقرر است در جهت اهداف آن و به‌روزی زندگی مردم تلاش نمایند، می‌کوشند.

علیرغم صراحت پیش گفته، بخشنامه شماره ۴۷-۹۴-۲۰۰ مورخه ۱۳۹۴/۵/۱۰ سازمان امور مالیاتی که تاکید بر عدم شمول این مالیات در مناطق مورد اشاره دارد نیز توسط مسوولین دولتی و شبه‌دولتی نادیده انگاشته می‌شود. در دولت جدید هم برخی از کارگزاران همچنان به روش قدیم و مانوس، مشغول خدمت به دولت جدید و ملت هستند. همچنین بخشنامه یاد شده بالا با همه صراحت، هنوز در سازمان بنادر و دریانوردی و پیمانکاران عمده‌اش که شرکت‌های خصولتی هستند اعمال نشده است؛ حتی تاکنون دستور دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به شماره ۶۲۸۳۱/۸۰۰ و مورخه ۱۳۹۴/۱۱/۱۳ را نادیده انگاشته‌اند.

در هنگامه‌ای که دولت به همراه اتاق بازرگانی ایران مشغول بررسی حذف مجوزهای زائد به دلیل بهبود فضای کسب و کار هستند، برخی از مسوولین سازمان بنادر با خلق مجوزی جدید، از اجرای قانون و دستور صریح وزارتی سر باز می‌زنند تا برج و بارویی جدید برای خود دست و پا نماید.

د: نمونه زیر شاهد دیگری است بر چگونگی از دست رفتن امید که با نماد نوک دارکوب در مواجهه با فولاد آبدیده از آن یاد شد:

ماده واحده (مصوبه ۱۳۷۳/۴/۱۲ مجلس محترم شورای اسلامی):

به منظور ایمن‌سازی، نگهداری و بهسازی جاده‌ها و احداث مجتمع‌های خدماتی رفاهی رانندگان (تیرپارک‌ها) به وزارت راه و ترابری

است دولتیان که باید جان و مال و آبروی آحاد ملت را حفظ نمایند به بهانه ضعف قانون، این زوال را بدون مکث یا چاره‌جویی به نظاره نشسته‌اند و تا همین اواخر از خوان این سوگ نیز تحت عنوان حق‌الکشف متنعم می‌شدند.

- اگر اظهار کالا با محتویات کانتینر متفاوت باشد مصداق قاچاق است.

- اگر کامیون و کالا به سرقت ورود، مصداق قاچاق است.

- اگر کالا بر اثر سانحه کامیون تلف شود، مصداق قاچاق است.

- اگر کانتینری که در اختیار راه آهن است و بر روی واگن دچار خسران یا نقصان شود، مصداق قاچاق است.

۲- قانونی: هیچ قانونی جهت مقابله با کارمندان دولت که عمداً یا سهواً باعث ایجاد اختلال در امر حمل و نقل و جریان سالم و سریع کالا شوند، وجود ندارد که بر عکس قوانین مصوب شده در ۹ دوره پیشین مجلس شورای اسلامی صراحتاً یا تلویحاً اختیار بر عکس را به کارگزاران دولتی بخشیده است.

به نمونه‌های زیر به عنوان مثتی از خروار نظر کنید:

الف: قانون گمرک (مگر ظن قوی موجود باشد) ب: در حالی که گمرک ایران مسوول کنترل ورود و خروج کالا است، فرضاً سازمان قرنطینه نباتی با عدم پذیرش این نقش گمرک و احتمالاً به دلیل دغدغه‌های خود در برخی موارد به دنبال برقراری کنترل مشابهی است که فقط به صرف وقت و هزینه و فرسایش روحی و جسمی منجر می‌شود.

ج: عدم دقت مسوولین مالی سازمان بنادر در اعمال مالیات بر ارزش افزوده در حوزه بنادر کشور که عموماً جزو مناطق آزاد تجاری - صنعتی و یا ویژه اقتصادی هستند، علیرغم صراحت مواد ۶- ۷ و ۱۳ قانون ارزش افزوده مبنی بر عدم شمول قانون در چنان مواردی. این عدم دقت باعث پرداخت صدها میلیارد تومان پول اضافه از طرف واردکنندگان، صادرکنندگان و ترانزیت‌کنندگان و نمایندگان کشتیرانی‌ها به خزانه دولت شده است و چون بنا به استدلال صحیح دکتر مظاهری، این مالیات از اساس توسط



**■ ۲۵ درصد مالیات، ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده و مواجهه با تامین اجتماعی که به دلیل ورشکستگی توسط دیگران، تمایل به افزایش ذخایر از طریق کنکاش در سنوات قبل و ایجاد اشکال در کارکرد روزمره شرکتها دارد، کمر تولید و تجارت را خم کرده است. می توان به این لیست، کارایی بسیار پایین دستگاههای دولتی را نیز اضافه کرد**

اجازه داده می شود با ایجاد دفاتر و استقرار نمایندگان خود در مرزهای جادهای بین المللی کشور نسبت به صدور پروانه های تردد و وسایل نقلیه خارجی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران که تعیین کننده مشخصات عملیات حمل و نقل از جمله زمان سفر و مسیر تردد و وسایل مزبور است اقدام کند و بر حسب طول مسیر تردد و میزان مصرف سوخت هر یک از وسایل نقلیه خارجی و مابه التفاوت قیمت داخلی سوخت با قیمت های متعارف خارجی، با توجه به عملکرد و رفتار متقابل کشورهای اعزام کننده وسیله نقلیه از وسایل نقلیه مزبور حداکثر به میزان صد میلیارد ریال اخذ و به خزانه واریز و صد درصد آن تخصیص یافته، هزینه می گردد و برای سال های آینده در حدود اعتبارات مصوب و به موجب قانون درآمد و هزینه می گردد.

**تبصره ۲:** کالاهای ایرانی که در صورت وجود

ناوگان ایرانی با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور می شوند مشمول پرداخت عوارض به میزان ده درصد کل کرایه حمل کالای مورد حمل از سوی صاحب کالا خواهد بود که در زمان صدور مجوزهای حمل کالا توسط وزارت راه و ترابری اخذ و به حساب خزانه واریز می شود.

**ماده ۲۰:** (آیین نامه نگارش شده توسط وزارت راه و ترابری در سال ۱۳۷۲)

در اجرای تبصره ۲ قانون، کلیه صاحبان کالاهای ایرانی که از ناوگان خارجی (زمینی، دریایی، هوایی) نسبت به حمل و ورود کالاهای خود به داخل کشور استفاده می کنند، موظف به اخذ مجوز حمل کالا قبل از مراحل گشایش اعتبار از سازمان حمل و نقل و پایانه ها هستند.

نیک می دانید که آیین نامه فقط در چارچوب قانون می تواند نگارش شود، اما خام اندیشانی با اندیشه به زعم خود انقلابی و عموماً کم دانش، با گذاردن پراتنزی در جلوی کلمه حمل و نقل، این عوارض جاده ای را در ۲۲ سال گذشته به سود یک شرکت و به ضرر تمامی صنایع کشور از تولیدکننده، بازرگان، صادرکننده و از گرده اقتصاد ملی بدون حساب و کتاب اخذ و به خزانه واریز کرده اند، عوارضی که نه تنها مانع اساسی در شکل گیری و رشد صنعت کشتیرانی کشور بوده که باعث عقب افتادگی و عدم شکل گیری سازوکارهای افزایش کارایی در همان شرکت دولتی به دلیل وجود این سپر حمایتی بوده است.

آیا بانک مرکزی که مسوول رصد شاخص های اقتصاد کلان است گزارشی از درصد عوارض پرداخت شده نسبت به ارزش این شرکت ارائه داده است؟ آیا سازمان حسابرسی کشور از عدم کنترل سازمان ذینفع (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای) به دلیل ارجاع مسوولیت وصول و کنترل به گمرک! باخبر است؟

آیا دولت از تخلفاتی که در گمرکات به دلیل عدم پرداخت و یا کاهش پرداختی توسط پرداخت کنندگان شکل گرفته باخبر است؟ آیا دولت از ظلم به تولیدکننده به دلیل پرداخت عوارض گاهی تا ۳۰ درصد (به دلیل عدم اشراف سازمان مسوول به امور حمل و نقل دریایی) باخبر است؟ (وقتی که یک محموله

۳۰/۰۰۰ تنی در زمان تحریم با یک کشتی و با اعتبارات اسنادی مجزا برای یک صاحب کالا حمل می شود و صاحب کالا، کرایه حمل را براساس هر تن می پردازد، سازمان مسوول از پذیرش آن سرباز می زند و کرایه هر محموله را با توجه به وزن هر محموله مطابق با اعتبار اسنادی آن تعیین می نماید).

اتفاقاً این مورد در اوایل سال ۹۴ در کمیسیون ماده ۷۶ برنامه پنجم توسعه به ریاست سرکار خانم دکتر امین زاده توسط انجمن صنایع نساجی ایران منعکس شد و تاکنون هیچ پروندادی نداشته است؛ آنچه ریاست اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران هم تحت عنوان «غول هزاردست» یا همان هزاردستان خودمان از ماحصل بسیار کم ثمر ۱۵ نشست کمیسیون مذکور در سال ۹۴ از آن نام بردند.

ریاست جمهوری محترم و نمایندگان جدید مجلس که در بهار امسال بر صندلی های نهاد قانونگذاری کشور تکیه خواهید زد، آیا می دانید درصد تعطیلات سالانه در کشور ما با متوسط سایر کشورها یک عدد یک رقمی، اما درصد بازدهی کاری ما یکی از اعداد بزرگ دو رقمی است؟! یکی از دلایلیش را می توان در پرداخت حقوق و دستمزد با احتساب سنوات و مرخصی سالیانه و پاداش و عیدی، حداقل بر مبنای ۱۵ ماه دانست که با احتساب ۲۳ درصد سهم تامین اجتماعی می شود ۱۸/۵ ماه در مقابل کار انجام شده در ۸/۷ ماه (۵۲ جمعه + ۳۰ روز مرخصی استحقاقی + ۲۰ روز تعطیلات رسمی).

به منوال مشابه، کارایی هزینه اجاره محل یا خواب سرمایه تملک مکان برای انجام کار با توجه به تعطیلات ۷۸ درصد است. ۲۵ درصد مالیات، ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده و برخورد و مراجعه تامین اجتماعی که به دلیل ورشکستگی سازمان توسط دیگران، تمایل به افزایش ذخایر از طریق کنکاش در سنوات قبل و ایجاد اشکال در کارکرد روزمره شرکتها دارد، کمر تولید و تجارت را خم کرده است و رمقی برای کارکردن باقی نمی گذارد.

می توان به این لیست، کارایی بسیار پایین دستگاههای دولتی را افزود تا عمق فاجعه

■ پیشنهاد مشخص فعالان  
صنعت حمل و نقل، تشکیل وزارت  
حمل و نقل است تا بتواند  
با بینش و سیاستگزاری صحیح،  
در جهت آبادانی سواحل  
و بنادر کشور به خصوص در  
دریای عمان و سواحل مکران  
گام بردارد؛ به جای آنکه  
صدها میلیارد تومان پول را  
صرف انجام خواسته‌های برخی  
نمایندگان جهت ساخت ۱۴۱  
موج شکن در روستاهای  
صیادی کند که قرن‌ها به دلیل  
استفاده از قایق، احتیاجی  
به آن نداشته‌اند

سرمایه‌گذاران حوزه بندری باشند که از قضا به  
تحکیم دیوانسالاری اندیشه‌های فجری و ارباب و  
رعیتی از طریق حذف سازوکار رقابت و بازاریابی  
با جابه‌جایی‌های بیپوده و افزایش شدت مصرف  
انرژی و ایجاد آلودگی و گران شدن خدمات و  
عهدشکنی تعهدات قراردادی حمل می‌انجامد.  
جناب آقای روحانی، ریاست جمهوری  
محترم همانطور که در حوزه مسائل مرتبط با  
جنگل‌های برنامه استفاده صلح‌آمیز از انرژی  
هسته‌ای با همراهی تیم مجرب و از خود  
گذشته در دولت و حاکمیت توانستید به قول  
جناب دکتر سریع‌القلم در جامعه‌ای با تفکر  
غیرسیستماتیک بزرگترین چالش دیپلماسی پس  
از جنگ جهانی دوم را به صورت سیستمی  
در کمتر از دو سال حل کنید، استدعا داریم  
طرحی نو با روش قیاسی دراندازید، وگرنه  
این روش استقرایی خیلی از امیدها را به یاس  
خواهد کشاند.

صمیمانه به استحضار می‌رساند که مزیت  
نسبی ایران که نمادش جاده ابریشم می‌باشد  
اتفاقا خدمات حمل و نقل و لجستیک است  
چرا که:

- ۱- مناسبترین بستر را با توجه به موقعیت  
ژئواستراتژیک دارد.
- ۲- کم‌هزینه‌ترین سرمایه‌گذاری را با توجه  
به وجود بنادر، راه‌ها، فرودگاه‌ها و امکانات  
ریلی و مرزهای تجاری و متعدد و دسترسی به  
آب‌های آزاد می‌طلبد.
- ۳- گسترده‌ترین اشتغالزایی را به دلیل عدم  
تمرکز و گذر کالا از کلیه نقاط محروم ایجاد  
می‌نماید.
- ۴- عدالت‌محورترین نحوه توزیع ثروت در  
جامعه است.

۵- متضمن امنیت منطقه و ایران است؛ چرا  
که باعث چسبندگی بیشتر اقتصادی منطقه‌ای  
و جهانی به اقتصاد ایران خواهد شد.  
و در یک کلام، برگ برنده ایران ۱۴۰۴ در  
نیل به اهداف و تمامی تهدیدهای منطقه‌ای  
و فرامنطقه‌ای است و نیاز به مسوول و  
متولی دارد که با اشراف و آگاهی و اقتدار،  
ضمن برآورده کردن خواست سازمان‌های  
مختلف حاکمیتی، از جزیره‌ای عمل کردن  
و تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری حدود ۲۰  
سازمان در حوزه حمل و نقل و ترانزیت که  
فقط و فقط به ذبح کلیت کار حمل و نقل در  
پیشگاه انجام وظیفه و سکون به جای تحرک  
می‌انجامد، ممانعت کنند.

پیشنهاد مشخص فعالان صنعت حمل و نقل،  
تشکیل وزارت حمل و نقل است تا با بینش  
صحیح و سیاستگذاری درست بتواند در جهت  
آبادانی سواحل و بنادر کشور به خصوص در  
دریای عمان و سواحل مکران بپردازد؛ به جای  
آنکه به منظور رای‌آوری در پوپولیستی‌ترین دولت  
تاریخ، صدها میلیارد تومان پول را صرف انجام  
خواسته‌های برخی نمایندگان جهت ساخت ۱۴۱  
موج شکن در روستاهای صیادی کند که قرن‌ها به  
دلیل استفاده از قایق احتیاجی به آن نداشته‌اند و  
حالا هم به دنبال ساخت اسکله و سایر قضایای  
مرتبط با بندرداری (به تبع وجود موج شکن)  
هستند یا حقوق شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان  
کالا در سهمیه‌بندی کانتینرهای واگذار شده به

مشخص شود؛ مثلاً قطعی مکرر سیستم  
یکپارچه گمرکی که به اخلال در سیستم حمل  
و نقل و ترخیص کالا و جریان سرمایه در حد  
بیش از ۳۰ روز در سال منجر می‌شود و یا  
هزینه بالای تامین مالی از سیستم بانکی در حد  
۲۵ درصد و بیشتر.

همانطور که رییس‌جمهور سوئیس در سخنرانی  
خود در دانشگاه تهران گفتند یکی از دلایل  
موفقیت سوئیس و هر کشور دیگری، قانون  
مناسب کار است و ما آنقدر در این ۳۷ سال  
بر قانون بد خود که تحت اندیشه‌های به قول  
آقای دکتر آخوندی «سخت جانی سوسیالیزم»  
جان گرفته یا فشرده‌ایم و جرات مقابله نداشتیم  
تا به کل حقوق کارگر را با قراردادهای سفید  
یا قراردادهای حداکثر یکساله عرفی نموده و از  
بین بردیم.

در دنیا، کشورهای پیشرفته بسیاری در برخی از  
صنایع هیچ حرفی برای گفتن ندارند، مثلاً در  
صنعت نفت و گاز و پتروشیمی یا صنعت خودرو  
و یا صنعت سیمان، اما هیچ کشور پیشرفته‌ای را  
نمی‌توان سراغ گرفت که از صنعت پیشرفته حمل  
و نقل محروم باشد، صنعت حمل و نقل مانند  
سیستم گردش خون در بدن است، اما ما با همان  
سخت‌جانی اندیشه‌های سوسیالیستی و در تب و  
تاب انقلاب فرمان و هدایت حمل و نقل کشور  
را به خود مالکان واگذار کردیم و با اتخاذ دو روش  
مالیات‌ستانی از خودمالک و شرکت‌مالک هر چه  
بیشتر بر تحکیم این رویه ناصحیح پایمردی نشان  
دادیم تا برخی از متخلفان را در پوشش رانندگان  
عزیز، فقط به طمع درآمد بیشتر، به تخلفات  
میلیاردی از طریق زدوبند با قاچاقچیان سوق  
دهد.

و آنگاه با گلایه از آمار وحشتناک قاچاق (۲۵  
میلیارد دلار در سال) به دنبال تصویب قانون  
مبارزه با قاچاق و جرایم سازمان‌یافته باشیم و  
سازمان عریض و طویل برایش درست کنیم  
و روح و روان ملت و جامعه را با این ادبیات  
سخت‌برنجانیم. تولید متوسط سالی ۹۰ قانون  
توسط مجالس محترم در گذشته آنهم بدون در  
نظر گرفتن نظرات بازیگران اصلی در (بخش  
خصوصی) فقط به ناکارآمدی بیشتر چرخه  
کار و تلاش با سخت‌جانی اندیشه سوسیالیزم  
در دستگاه‌های دولتی انجامیده است.