



صنعت حمل و نقل دارای نقش زیربنایی در اقتصاد است. این بخش در تولید کالا و خدمات و اشتغال سهم تعیین کننده‌ای دارد، لذا در خصوص مسائل حمل و نقل جاده‌ای استان کرمان با سیدعلی حاج سید علیخانی، مدیرکل راهداری و حمل و نقل استان، گفت و گویی انجام داده‌ایم که در ادامه می‌خوانیم:

گفت و گویا «سیدعلی حاج سید علیخانی»  
مدیرکل راهداری و حمل و نقل استان کرمان

# حمل و نقل جاده‌ای استان کرمان

○ چه سهمی از شرکت‌ها، بنگاه‌ها و ناوگان حمل و نقل جاده‌ای استان کرمان دولتی و چه سهمی در مالکیت بخش خصوصی است؟

ناوگان حمل کالا و بار استان کرمان، بیش از ۱۲ هزار دستگاه و ناوگان حمل و نقل عمومی مسافر، ۳۵۰۰ دستگاه است که در بخش خصوصی مشغول فعالیت‌اند و آمار و اطلاعات ناوگان حمل و نقل دولتی در اختیار این اداره کل نیست.

○ به نظر شما تصدی‌گری دولت در بخش حمل و نقل حداکثر تا چه اندازه می‌تواند ضروری باشد؟

در مجموع صاحب و حمل کننده کالا و تولیدکننده، بخش خصوصی هستند، اما اگر دولت بتواند در حمل و نقل عمومی وارد شود، گاهی اوقات می‌تواند کمک کند؛ به‌طور مثال وقتی رانندگان به مشکلی برخورد می‌نمایند، اگر دولت بتواند یارانه موردنیاز برای تأمین ناوگان حمل و نقل با تعداد بالا را در اختیار شرکت‌ها قرار دهد، می‌تواند به‌عنوان بخش

دولتی، سهم تأثیرگذاری در حمل و نقل داشته باشد و دیگر از عدم ارسال مایحتاج ضروری مردم هراس نخواهیم داشت.

### در مورد چگونگی فعالیت و رقابت مناطق مختلف استان در بخش لجستیک و پایانه‌ها توضیح دهید.

پایانه‌ها یا خصوصی هستند و با عمومی و پایانه عمومی، شامل پایانه بار می‌شود که چند شرکت حمل و نقل در یک مجموعه متمرکز شده‌اند. در استان سه پایانه حمل و نقل در کرمان، رفسنجان و سیرجان وجود دارد که صاحبان کالا با شرکت‌های حمل و نقل نسبت به عقد قرارداد حمل بار اقدام می‌کنند و بار توسط شرکت‌ها حمل می‌شود. پایانه‌های سیرجان و رفسنجان، پایانه‌های خصوصی و با مالکیت خصوصی هستند و پایانه کرمان دولتی است؛ ضمناً یک پایانه هم در جیرفت وجود دارد که زیر نظر اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های جنوب استان فعالیت می‌کند. بقیه هم در شرکت‌های حمل و نقل شخصی فعال هستند.

در رابطه با رقابت هم باید گفت حسب قراردادی که شرکت‌ها و مؤسسات حمل بار منعقد می‌کنند، فعالیت می‌کنند که یا از طریق اسناد مناقصه است و یا به صورت حضوری با صاحب کالا مذاکره کرده و نسبت به حمل بار اقدام می‌کنند.

### استان کرمان در مسیر کدام کریدور ترانزیتی قرار دارد و چه جایگاهی در ترانزیت کشور ایفا می‌کند؟

در مسیر کریدور شمال جنوب قرار دارد که یک مسیر از سمت بندرعباس، شمال کشور را تغذیه می‌کند و یک مسیر هم سیستان و بلوچستان. اهمیت مسیر ترانزیتی استان هم خیلی بالاست؛ چراکه هرچه کالا چه از سیستان و بلوچستان و چه از بندرعباس - حمل می‌شود، از روی محور سیرجان عبور می‌کند.

### چه تشکلهایی در حوزه حمل و نقل استان ایجاد و انجام چه خدماتی به آن‌ها واگذار شده است؟ آیا در امور سیاست‌گذاری، مشاوره و تسهیل فعالیت‌های این بخش، جذب سرمایه‌گذاری و حمایت از منافع فعالان بخش نقشی ایفا می‌کنند؟

در استان چهار انجمن صنفی حمل و نقل کالا داریم که شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل تحت پوشش این انجمن‌ها قرار دارند. این شرکت‌ها در کرمان، سیرجان، رفسنجان و بم فعال هستند. هفت انجمن صنفی رانندگان داریم که رانندگان استان تحت پوشش این شرکت‌ها هستند و انجام خدماتی از جمله صدور کارت هوشمند، المثنی، تعویض و تمدید کارت‌ها را برای جلوگیری از رفت و آمد راننده‌ها انجام می‌دهند تا به طور مثال یک راننده اهل شهر یابک نیاز نباشد برای تمدید کارت هوشمند، ۳۰۰ کیلومتر را تا مرکز استان طی کند؛ بلکه در همان شهر یابک به انجمن مراجعه و نسبت به تمدید کارت هوشمند خود اقدام می‌کند.

### ارزیابی شما از فعالیت شرکت‌های حمل و نقل استان در خصوص شاخص‌های مهمی همچون برخورداری از نیروی انسانی

### متخصص، دارا بودن ناوگان ملکی، داشتن شبکه عملیاتی و مسیرهای مشخص و ایمنی و کنترل کالا در جهت تأمین اطمینان صاحب کالا، چیست؟

شرکت‌های حمل و نقل حسب ضوابط زمان تأسیس شرکت، نسبت به ارائه ناوگان حمل ملکی اقدام کرده‌اند؛ به‌طور مثال اگر شرکتی الان در کرمان تأسیس شود، باید ۱۲ دستگاه خودروی ملکی داشته باشد، اما شرکتی که سال ۱۳۷۵ تأسیس شده، نیازی به خودروی ملکی نداشته است.

اکنون، ۱۷۳ شرکت و مؤسسه در استان وجود دارد که حسب شرایط تأسیس، ناوگان ملکی داشته‌اند و هم‌اکنون در شهر کرمان شرکتی با ۵۰ دستگاه خودروی ملکی فعالیت می‌کند.

نیروهای شرکت‌های حمل و نقل هیچ‌کدام روز اول متخصص نبوده‌اند، اما به‌مرور زمان کارآزموده شده‌اند. در شرکت‌های حمل و نقل، یک نفر باید به‌عنوان مدیرعامل و یک نفر هم به‌عنوان مدیر فنی حضور داشته باشد و عده‌ای هم اعضای هیئت‌مدیره هستند که لزومی به حضور اعضای هیئت‌مدیره در شرکت‌ها نیست، اما مدیرعامل و مدیر فنی باید طبق ضوابط شرایطی داشته باشند.

### انجام آموزش‌های مستمر در جهت انتقال مطالب تخصصی و افزایش دانش و مهارت مدیران و کارکنان بنگاه‌های حمل و نقل و رانندگان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، در این خصوص چه برنامه‌ها و اقداماتی انجام شده است؟

هنگامی که راننده بخواهد کارت هوشمند دریافت کند، یکی از شرایطی که باید داشته باشد، گذراندن دوره‌های آموزشی است. هشت دوره آموزشی به‌عنوان دوره‌های بدو خدمت وجود دارد که شامل تمام دوره‌های ابتدایی و پایه‌ای است که یک راننده باید بگذراند تا مدرک این دوره‌های آموزشی را به‌عنوان یکی از مدارک موردنیاز کارت هوشمند دریافت کند. این دوره‌ها شامل قوانین و مقررات، اخلاق فردی، حمل کالای خطرناک، مهار بار، اصول ابعاد و اوزان بار و غیره است.

برخی دوره‌های حین خدمت هم برای راننده‌ها، مدیران عامل و اعضای شرکت‌های حمل بار وجود دارد که حسب بخش‌نامه‌هایی که سازمان ابلاغ می‌کند، این دوره‌ها برگزار می‌شود.

### چه تعداد شرکت و بنگاه حمل و نقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی در استان وجود دارد؟

تعداد شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل استان ۱۷۳ شرکت است که در قالب شرکت، مؤسسه و شعبه فعالیت می‌کنند؛ از این تعداد حدود هفت شعبه، حدود ۳۰ مؤسسه و بقیه هم شرکت حمل و نقل بار است.

هم‌چنین فقط یک شرکت حمل و نقل بین‌المللی در سیرجان وجود دارد و بقیه، نمایندگی شرکت‌های بین‌المللی هستند که در تهران و مشهد فعال هستند؛ ضمن این‌که کرمان، استان مرزی هم نیست که نیاز به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی داشته باشد، اما در عین حال نمایندگی‌های شرکت‌های بین‌المللی در استان مستقر هستند تا اگر صاحب کالایی مراجعه کرد و درخواست حمل بار به خارج از کشور را داشت، این نمایندگی‌ها با هماهنگی شرکت، امور مربوط به حمل بار به خارج از کشور را انجام می‌دهند.

می‌دهد؟ کیفیت ناوگان از نظر عمر و وسایل نقلیه چگونه است؟

در استان کرمان ۱۲ هزار دستگاه ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کالا شامل کامیون و کامیونت و بیش از ۵۰۰ اتوبوس وجود دارد؛ ضمن این‌که مجموع ناوگان حمل مسافر استان بیش از ۳۵۰۰ خودروست که مینی‌بوس و سواری را نیز شامل می‌شود. متوسط عمر ناوگان حمل بار نیز حدود ۱۳ سال است.

چند درصد ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، خودروی سنگین در مالکیت یا اجاره شرکت‌های حمل و نقل خصوصی، چند درصد دولتی و چه سهمی از آن متعلق به رانندگان است؟

تعداد زیادی از ناوگان حمل و نقل بار، متعلق به راننده‌هاست و راننده خود مالک است و شرکت‌ها به این دلیل که طی سال‌های قبل تأسیس شده‌اند و لزومی به ارائه ناوگان ملکی نداشته‌اند، تعداد کمی از خودروهای ناوگان حمل و نقل را در اختیار دارند. آمار خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین دولتی از جمله سپاه، آموزش و پرورش، برخی شرکت‌های دارویی دولتی و غیره نیز در اختیار ما نیست.

به گزارش سازمان راهداری کشور، ۴۵ درصد از ظرفیت حمل و نقلی بار ایران بلااستفاده مانده است، از این باب وضعیت در استان کرمان چگونه است؟

طی بررسی‌های دو سال گذشته در زمینه حمل مسافر، متوسط ضریب اشغال صندلی‌های ناوگان حمل مسافر که میانگین هر اتوبوس ۴۰ صندلی است، ۱۵ نفر بود که نشان از ۶۰ درصد ظرفیت خالی دارد. در حمل بار هم همین‌گونه است؛ چراکه وقتی در یک سیستم عرضه زیاد شود، نسبت تقاضا به عرضه کاهش می‌یابد و اکنون، تعداد ناوگان حمل و نقل بیش از بار تولیدی است. البته بار وجود دارد و در استان کرمان ۴۵ درصد ظرفیت خالی وجود ندارد؛ در شهرستان سیرجان خودروهای حمل بار خاموش نمی‌شوند؛ چون بار زیاد است، اما محموله‌هایی که معدنی نیستند و با محموله‌های سوختی چون از استان‌های دیگر هم ناوگان در سیستم ما تزریق می‌شود و وقتی تعداد ناوگان از سمت بیرجند و سیستان مواد سوختی را حمل می‌کنند؛ خودروی بومی استان هفته‌ای یک محموله غیربومی بتواند حمل کند که اگر این‌گونه محاسبه کنیم، شاید ظرفیت خالی داشته باشیم، اما به ۴۵ درصد نخواهد رسید.

به‌ویژه در حوزه مواد معدنی تقاضا بیش از ظرفیت حمل و نقل بار است...

بله، در حمل مواد معدنی خودروها اصلاً خاموش نمی‌شوند و حتی با دو راننده کار می‌کنند.

نرخ رسمی حمل بار و کارمزد شرکت‌های حمل و نقل چگونه است و بر چه مبنایی تعیین می‌شود؟ آیا نرخ‌های تعیین‌شده رعایت می‌شود؟ کارمزد دریافتی از رانندگان در شرکت‌ها چند درصد کرایه حمل است؟

نظام قیمت‌گذاری خدمات در این بخش بر چه مبنایی است و چگونه تعیین می‌شود و تا چه اندازه رضایت کامیون‌داران و مشتریان را تأمین می‌کند؟

وزارت راه و ترابری سال ۷۴ بخش‌نامه‌ای صادر کرد مبنی بر این‌که صاحب کالا و شرکت حمل و نقل برای حمل محموله‌ها از نرخ توافقی استفاده کنند؛ بنابراین، ما در قیمت‌گذاری حمل و نقل نقشی نداریم. امکان دارد یک کامیون در طول سال حتی کالاهای مشابه را در مسیر کرمان تا تهران با چهار کرایه متفاوت حمل کند. به‌طور مثال در فصل محصولات جالیزی، کرایه یک کامیون تک، تا دو برابر افزایش پیدا می‌کند؛ بنابراین، قیمت بر مبنای عرضه و تقاضا تعیین می‌شود.

رانندگان بیان می‌کنند که بازار حمل و نقل هم مانند برخی بازارهای دیگر آلوده به وجود واسطه‌های غیرضرور و دلالان است، چرا این قبیل فعالیت‌ها در سیستم حمل و نقل وجود دارد و کارآمد است؟ هزینه حضور آن‌ها را در واقع چه کسی باید تحمل کند؟ وجود آن‌ها چه تأثیری در قیمت خدمات حمل و نقل دارد؟

دلالتی، در تمام حوزه‌ها وجود دارد، اما دلالتی در حمل و نقل به دو صورت می‌تواند اتفاق بیفتد؛ شاید صاحب کالایی به شرکت حمل و نقل بگوید با این شرط حمل این بار را به شما واگذار می‌کنم که بخشی از کرایه را به من برگردانید؛ بنابراین، این صاحب کالا به‌عنوان واسطه‌ای است که می‌شود نام دلال بر او گذاشت. مثلاً صاحب بار شرط می‌کند در صورتی که کمیسیون ۱۰ درصدی را هشت درصد دریافت کنید، حمل بار را به شما واگذار می‌کنم. یا این‌که شخصی در فصل محصولات جالیزی، نه راننده است، نه صاحب بار و نه صاحب شرکت، اما به نمایندگی از فرد دیگری، محصول را از کشاورز خریداری می‌کند و باهماهنگی با یکی از شرکت‌های حمل بار، محصول را به مقصد ارسال می‌کند و در این میان درصدی دریافت می‌کند و سود می‌برد که در این‌جا هم می‌توان به این فرد، واسطه و یا دلال گفت.

چرا کلاس‌بندی وسایل حمل و نقل بار در کشور مانند بسیاری کشورها انجام نمی‌شود؟ برای ایجاد سیستم حمل و نقل استاندارد چه اقداماتی انجام گرفته است؟

هر کالایی برای حمل نیاز به وسیله حمل و نقل خاصی دارد؛ به‌طور مثال سیمان فله را نمی‌شود با کفی حمل کرد؛ نیاز به بونکر دارد و یا بار فاسدشدنی را نمی‌شود با ناوگان بدون یخچال حمل کرد. خودروهای سنگینی که الان وجود دارد؛ شامل کفی، اتاق‌دار، بغل‌دار، کمپرسی، بونکر و تانکر است که بونکر برای حمل مواد فله، تانکر برای حمل مواد سوختی، کمپرسی و بغل‌دار برای حمل محموله‌های بسته‌بندی‌شده، مواد معدنی از جمله گندله و سنگ‌آهن و کالاهایی مثل لوله پلی‌اتیلن و غیره استفاده می‌شود؛ بنابراین، کلاس‌بندی به شکلی که بیان کردم، وجود دارد.

چه تعداد کامیون و اتوبوس و با چه ظرفیتی، ناوگان حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر استان کرمان را تشکیل

شرکت‌ها خود مالک شوند و تعداد ناوگان ملکی بیشتری خریداری کنند، بسیاری از مشکلات حل می‌شود.

وظیفه کنترل این که بار در جاده‌ها بدون بارنامه حمل می‌شود، بر عهده سازمان حمل و نقل نیست؛ بلکه وظیفه پلیس راه است که آن‌ها هم می‌گویند طبق قوانین، جرم باید مشهود باشد تا بتوانیم جلوی خودرویی را بگیریم؛ ضمن این که اگر دو جرم باهم وجود داشته باشد؛ به‌طور مثال خودرویی مشکل فنی دارد و بارنامه هم ندارد، قطعاً به دلیل مشکل فنی خودرو با راننده برخورد می‌شود.

در حمل و نقل مسافر هم مهم‌ترین مشکل حمل مسافر توسط مسافربرهای شخصی است؛ به‌طور مثال دور میدان بیرم‌آباد، تعدادی مسافربر شخصی وجود دارد که مسافران را با کرایه پایین‌تر جابه‌جا می‌کنند و این درحالی است که مسافران آگاهی ندارند در صورت جابه‌جایی با مسافربرهای شخصی، مشکلات امنیتی زیادی در کمین آن‌ها خواهد بود.

**برخی رانندگان از توزیع ناعادلانه بار در بعضی شرکت‌ها و عدم تسویه به هنگام سهم رانندگان و حتی عدم رعایت حق کمیسیون به‌شدت گلایه دارند و این موضوع را باعث پناه بردن به دلال باوجود نرخ‌های تحمیلی بیان می‌کنند، این هنجارشکنی را چگونه باید حل کرد؟**

در حال حاضر، در حال مقابله با این موضوع هستیم، در این زمینه کمیسیون رسیدگی به تخلفات تشکیل داده‌ایم و در پایانه بار هم اطلاع‌رسانی کرده‌ایم که هر فردی بیشتر از نرخ مصوب کمیسیون پرداخت کرد، به مدیر اجرایی پایانه بار مراجعه و مدارک و اسناد را ارائه کند تا با متخلف برخورد شود. حتی اگر شرکتی سه‌بار این تخلف را انجام دهد، تعطیل خواهد شد. درباره توزیع ناعادلانه بار هم باید گفت صاحب کالا محصولی را تولید کرده و با یک شرکت حمل و نقل قرارداد منعقد می‌کند و آن شرکت هم موظف است روزانه تعداد خودروی سنگینی که در قرارداد مشخص شده را تأمین کرده و محموله را حمل کند؛ ضمن این که گستردگی استان کرمان به‌گونه‌ای است که صاحبان کالا در نقاط مختلف پراکنده هستند؛ بنابراین، اگر بخواهیم تمام این موارد را در یک سیستم متمرکز کنیم، کار دشواری است.

البته سیستم نوبت‌دهی هم راه‌اندازی شده، اما صاحبان کالا از ارائه بار در این سیستم خودداری می‌کنند. به‌طور مثال وقتی شرکت مس با یک شرکت حمل بار قرارداد منعقد می‌کند، مبلغ زیادی ضمانت‌نامه دریافت می‌کند و شرکت حمل بار هم از راننده ضمانت دریافت می‌کند؛ چراکه محموله‌ای که قیمت بالایی دارد را نمی‌توانند به هرکسی بسپارند.

**کامیون‌ها و تریلرهای فرسوده در ناوگان حمل و نقل، موجب خطرات، سوانح جاده‌ای، آلودگی محیط زیست، تصادفات و کاهش صرفه اقتصادی است، برای حذف آن‌ها از ناوگان حمل و نقل چه اقداماتی شده و چه اقدامات کارسازی باید انجام شود تا این مشکل مهم برطرف شود؟**

در حال حاضر، طرح از رده خارج کردن ناوگان با عمر بالای ۳۵ سال و ظرفیت بالای ۱۰ تن در دستور کار است که برای آن شرایط خاصی تعریف شده؛ از جمله این که فردی که می‌خواهد از این تسهیلات استفاده

سه پارامتر برای کمیسیون دریافتی شرکت‌ها وجود دارد؛ یا شرکت حمل و نقل در پایانه‌های بار مستقر هستند؛ یعنی مستحقات شخصی ارائه نکرده‌اند، یا این که بیرون از پایانه هستند و مستحقات ارائه کرده‌اند و یا شرکت‌هایی که فقط در زمینه حمل سیمان فعالیت می‌کنند. شرکت‌های حمل و نقلی که بیرون از پایانه فعالیت می‌کنند، ۱۰ درصد کرایه حمل بار را به‌عنوان کمیسیون دریافت می‌کنند، شرکت‌هایی که داخل پایانه هستند، اگر تجاری کار کنند، هشت درصد کرایه را به‌عنوان کرایه اخذ می‌کنند و شرکت‌هایی که در زمینه حمل سیمان فعالیت می‌کنند، اگر داخل پایانه یا خارج پایانه باشند، شش درصد کمیسیون می‌گیرند؛ ضمن این که چهار درصد به‌عنوان سهم سازمان راهداری حمل و نقل جاده‌ای، از راننده دریافت می‌کنند. علاوه بر این دو کمیسیون، مبالغ جزئی است که باید در زیر بارنامه درج شود تا راننده از صاحب کالا بگیرد که شامل هزینه بیمه حمل بار می‌شود که با توجه به قیمتی که محموله دارد، باید تعیین شود و ارزش افزوده نیز مبلغ دیگری است که دریافت می‌شود. همچنین در برخی کارخانه‌ها، راننده هزینه بارگیری پرداخت می‌کند؛ به‌طور مثال در شهرک صنعتی کرمان، ۲۰ هزار تومان به‌عنوان ورودی و ۱۰ هزار تومان هم هزینه لیفتراک اخذ می‌شود و یا در جنوب، هزینه بارگیری محصولات کشاورزی از راننده گرفته می‌شود که این هزینه‌ها در مجموع محاسبه و در بارنامه درج می‌شود تا راننده بتواند از صاحب کالا دریافت کند.

**چهار درصد سهم سازمان راهداری حمل و نقل جاده‌ای، اضافه بر درصد کمیسیون اخذ می‌شود؟**

بله، یعنی در واقع ۱۴ درصد برای شرکت‌های بیرون از پایانه، ۱۲ درصد برای شرکت‌های داخل پایانه و ۱۰ درصد برای حمل سیمان محاسبه می‌شود.

**میزان اشتغال در حمل و نقل جاده‌ای استان و ظرفیت افزایش آن برای زمان مشخص چه میزان است؟**

در استان کرمان ۱۷۳ شرکت حمل بار و ۱۰۰ شرکت مسافربری وجود دارد؛ یعنی در مجموع حدود ۲۷۰ شرکت حمل و نقل داریم که هر شرکت دو سه نفر کارمند و سه تا پنج نفر اعضای هیئت‌مدیره دارد. تعداد راننده‌های حمل بار نیز بیش از ۱۶ هزار نفر است و تعداد راننده‌های مسافر هم حدود ۵۰۰۰ هزار نفر است. البته تشکلهای زیادی به‌صورت غیرمستقیم با سیستم حمل و نقل مرتبط هستند.

**مهم‌ترین مشکلات و چالش‌های محیط کسب و کار در بخش حمل و نقل جاده‌ای چیست؟**

یکی از مهم‌ترین مشکلات در حمل و نقل بار، حمل بار بدون بارنامه است. از ابتدای سال ۹۱، معاون اول رئیس‌جمهور وقت، مصوبه‌ای ابلاغ کرد که در حمل و نقل جاده‌ای، حتماً باید اسناد حمل بار دریافت شود، اما در خیلی از مسیرها راننده‌ها بارنامه نمی‌گیرند. به‌طور مثال محموله‌های معدنی که در جاده‌های اطراف زرنند از معادن جابه‌جا می‌شوند، محموله‌هایی که بین خاتون‌آباد و سرچشمه حمل می‌شوند و یا بارهایی که از معادن اطراف استان حمل می‌شوند، بارنامه ندارند؛ ضمن این که محموله‌هایی مثل کود، اثاثیه و غیره هم بدون بارنامه حمل می‌شود.

در این زمینه اگر تسهیلاتی به شرکت‌های حمل و نقل داده شود تا



## برای حذف فرآیندهای دست‌وپا‌گیر و مدرنیزه کردن سیستم حمل‌ونقل چه اقداماتی در استان کرمان انجام شده است؟

در حال حاضر، سیستم حمل‌ونقل سنتی است و کار خاصی برای مدرنیزه کردن آن انجام نشده است.

### برای مدرنیزه کردن سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای چه باید کرد؟

فرایندها باید در قالب نرم‌افزار قرار بگیرند؛ به‌طور مثال اپلیکیشن‌هایی طراحی شود که صاحبان بار محموله‌های خود را در این نرم‌افزار ثبت کند، راننده هم در این نرم‌افزار ثبت‌نام کند و شرکت حمل‌ونقل هم در همین نرم‌افزار اعلام آمادگی کند و راننده با علم به این‌که می‌تواند از طریق این «آپ» بار دریافت کند، وارد سیستم شده، بار را انتخاب، کرایه را اعلام و حمل بار را تأیید کند و در نهایت یک کد رهگیری برای راننده ارسال شود تا از صاحب بار، محموله را دریافت کند. البته این اتفاق در برخی استان‌های کشور افتاده و در استان کرمان هم یک «آپ» طراحی شده، اما مورد استقبال قرار نگرفت که شاید دلایل آن عدم آگاهی و یا عدم اطمینان راننده‌ها به این شیوه است.

### بررسی‌ها نشان می‌دهد که نگاه دنیای مرفعی به مدل حمل‌ونقل، ترکیبی است، وضعیت استان در این خصوص چگونه است؟

حمل‌ونقل ترکیبی، یعنی از حمل‌ونقل‌های مختلف جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی استفاده شود؛ به این معنی که سیستم‌های مختلف حمل‌ونقل به هم لینک شوند که با توجه به بستریهایی که آماده شده، اکنون برای انتقال بار معادن سیرجان به بندرعباس یا اهواز، بخشی از مسیر توسط حمل‌ونقل جاده‌ای و بخشی از مسیر هم توسط ریل جابه‌جا می‌شود، اما مشکل اصلی در استان برای حمل ریلی، فراهم نبودن زیرساخت‌هاست. در صورتی که زیرساخت‌ها و تعداد خطوط موردنیاز ریلی آماده شود، قطعاً از ظرفیت حمل‌ونقل ریلی استقبال می‌شود.

### در خصوص برنامه‌های آتی توسعه بخش حمل‌ونقل جاده‌ای استان و ارتقای شاخص عملکرد لجستیک حمل‌ونقلی توضیح دهید.

هدف ما در مجموع این است که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل را گسترش دهیم تا ناوگان نو و با ظرفیت بالا وارد سیستم حمل‌ونقل شود که هم بازدهی بیشتری در راندمان کار داشته باشند و هم بیشتر فعالیت کنند.

دیگر این‌که باید شرکت‌های حمل‌ونقل را به این سمت سوق دهیم تا دارای ناوگان ملکی و خود مالک شوند و موفق‌تر فعالیت کنند و دل‌بازی‌ها نیز حذف شود.

در راستای توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند در استان و برای جلوگیری از تصادفات حمل‌ونقل عمومی در جاده‌ها، در بسیاری از محورهای استان دوربین‌های کنترل متوسط سرعت در حال نصب است و به‌زودی ظرفیت زیادی از راه‌های استان تحت پوشش این سیستم قرار می‌گیرد که در کاهش تصادف‌ها خیلی مؤثر خواهد بود. ●

کند، باید کارت هوشمند داشته باشد و در سال ۹۶ براساس اسناد حمل، ۱۲ بارنامه گرفته باشد.

استفاده از شرایط نوسازی هم این‌گونه است که مالک خودرو با یکی از شرکت‌های طرف قرارداد سازمان از جمله ماموت، سایپادیزل، آریادیزل، زامیاد و ... قرارداد منعقد می‌کند، گواهی اسقاط خودرو را تحویل می‌دهد و براساس ناوگانی که هر شرکت موجود دارد، نسبت به دریافت خودرو اقدام می‌کند. شرایط تسهیلات هم به این شکل است که سقف تسهیلات، ۸۰ درصد قیمت خودرو است؛ البته بیش از ۴۰۰ میلیون تومان تسهیلات پرداخت نمی‌شود؛ به‌طور مثال اگر قیمت خودرویی یک میلیارد تومان باشد، ۸۰ درصد یک میلیارد تومان، ۸۰۰ میلیون تومان می‌شود، اما سقف تسهیلات سازمان، ۴۰۰ میلیون تومان با بازپرداخت پنج‌ساله و سود ۱۸ درصد است که ۹ درصد سود را مالک خودرو و ۹ درصد سود را هم دولت پرداخت می‌کند.

### از این طرح استقبال شده است؟

نه‌چندان، دلیل عدم استقبال هم این است که خودروهایی که عرضه می‌شود، تریلی و با ظرفیت بالای ۲۶ تن است که قیمت آن بالاست و مالکان خودرو توان پرداخت مابه‌التفاوت را ندارند؛ البته در برخی نقاط از جمله سیرجان استقبال خوبی شده؛ چراکه راننده‌ها و شرکت‌ها به این نوع خودروهای سنگین نیاز دارند، اما در شهر کرمان اگر فرد بتواند یک خودروی خاور هم خریداری کند، می‌تواند فعالیت کند.

### ظرفیت استان برای سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل چه میزان برآورد می‌شود؟ صرفاً اقتصادی در این بخش را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ اصولاً استقبال بخش خصوصی از سرمایه‌گذاری در این بخش چگونه است؟

اگر شرکت توان عقد قرارداد با صاحب کالا را داشته باشد، سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل به‌صرفه است، اما در حال حاضر با توجه به تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل و این‌که سرمایه‌گذار باید امکاناتی داشته باشد تا در این بخش ورود کند، اگر تحلیل اقتصادی داشته باشد، به این نتیجه می‌رسد که سرمایه‌گذاری در این حوزه به‌صرفه نیست.

### آیا زمینه سرمایه‌گذاری خارجی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای استان و تقاضایی در این زمینه وجود دارد؟

تاکنون، سرمایه‌گذار خارجی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای استان ورود نکرده است، اما زمینه سرمایه‌گذاری خارجی وجود دارد؛ به‌طور مثال اگر یک سرمایه‌گذار خارجی، شرکت حمل‌ونقل سراسری راه‌اندازی کند و ۲۰۰ دستگاه خودروی سنگین هم در حمل‌ونقل استان وارد کند، می‌تواند موفق باشد.

### اما پیش از این گفتید سرمایه‌گذاری در این حوزه به‌صرفه نیست...

سرمایه‌گذاری خرد به‌صرفه نیست اما اگر فردی ۲۰۰ دستگاه خودرو داشته باشد و به شرکت‌های بزرگ به‌ویژه شرکت‌های معدنی تعهد بدهد که روزانه ۲۰۰ دستگاه خودروی سنگین برای حمل محموله‌های آن‌ها تأمین می‌کند، قطعاً استقبال خواهد شد و سرمایه‌گذاری موفق خواهد بود.