

واکنش به فرافکنی «اتحاد ملت»

دروغ‌های عجیب یک حزب



محمدکاظم انبارلویی
 معاون سیاسی
 حزب مؤتلفه اسلامی

یادداشت

حزب مؤتلفه اسلامی در یادداشتی که در اختیار ایرنا قرار داده به بررسی ادعاهای حزب اتحاد ملت که اخیراً در قالب بیانیه‌های منتشر شده پرداخته که متن کامل آن در ادامه آمده است:

بیانیه حزب اتحاد ملت ایران در مقاله با اصلاحات اقتصادی دولت نشان داد که این حزب نه تنها ارتباطی با فهم ملت ایران ندارد بلکه مخالف هرگونه اصلاحی در نظام اقتصادی کشور است؛ چندین نکته در این بیانیه وجود دارد که نشان می‌دهد آنها متوجه نشده‌اند که مبانی اصلاحات اقتصادی دولت چیست و متأسفانه بیانیه خود را به دروغ، تهمت، تشویش آذهان و فریب افکار عمومی آلوده‌اند.

آنچه در حال حاضر دولت در حوزه اقتصاد مشغول اصلاحات آن است، حذف یارانه‌ها یا راهسازی قیمت‌ها نیست و هیچ یارانه‌ای حذف نشده که آنها برای آن عزا بگیرند بلکه یارانه در بودجه‌های سنواتی هر سال وجود دارد و تنها تفاوت امسال این است که دولت‌ها یارانه را قبلاً در مبدأ می‌دادند اما اکنون در مقصد آن را می‌پردازد.

درواقع پیش از این دولت یارانه‌ها را در مبدأ به توزیع‌کننده و تولیدکننده می‌داد تا قیمت کالاها خود را براساس آنچه به آنها دیکته می‌شود، در بازار بفروشند اما حالا دولت آن یارانه‌ها را در مقصد می‌پردازد و از این رو یارانه‌ای حذف نشده است.

از سوی دیگر این حزب در بیانیه خود به دروغ و تهمت مدعی شده‌اند که کاسبان تحریم و حامیان آنها به هر بهانه‌ای در مقابل رفع تحریم‌ها در دولت گذشته سنگ‌اندازی می‌کردند و نگذاشتند برجام و پروژه تنش‌زدایی در روابط خارجی به نتیجه برسد. این دروغ بزرگی است چراکه دولت آقای روحانی با اختیارات تام و با حمایت رهبری، مجلس و شورای عالی امنیت ملی رفت و برگام را امضا کرد و بعد اعلام کرد ما ما برجام چیزی را امضا نمی‌کنیم مگر اینکه از فردای آن روز تحریم‌ها برداشته شود. اما با اینکه برجام را امضا کردند، چنین اتفاقی نپشتاد و بدون اینکه حتی یک امتیاز بگیرند، امتیازاتی به طرف مقابل دادند لذا نه تنها تحریم‌ها برداشته نشد بلکه چند برابر هم شده است.

گردانندگان حزب اتحاد ملت ایران به شعور مردم توهین می‌کنند و سؤال از آنها این است شما که برجام را امضا کردید چرا تهدیدها و تحریم‌های آمریکا چند برابر شد. شما از چه پروژه تنش‌زدایی در روابط خارجی صحبت می‌کنید و از چه رفع تحریمی صحبت می‌کنید؟ در حالی که پیش از این تنش‌زدایی وجود نداشته است. شما به دروغ گفتید چیزی را امضا نمی‌کنید مگر اینکه بعد از آن همه تحریم‌ها برداشته شود، اما هیچ تحریمی برداشته نشد ضمن اینکه امتیازهای عجیبی به طرف مقابل دادید بدون اینکه حتی یک امتیاز بگیرید. دروغ‌پردازی، تحریف و فریب آن هم در بیانیه حزب شما شگفت‌انگیز است.

حزب اتحاد ملت در بیانیه خود همچنین عنوان می‌کند که نظام حکمرانی کنونی جزئی‌نگرو و غیرسیستمی است. آیا نظام حکمرانی که در دست شما بود کلی‌نگر و سیستمی بود؟ با آن کلی‌نگری و سیستمی چه چیزی را توانستید حل کنید؟ دولت در سال ۱۳۹۷ اعلام کرد که همه بیانیه و ارز ۴۲۰۰ تومانی بگیرند و برخلاف قوانین و مقررات، همه مقررات ارزی را نقض کردند حتی برای خوراک سگ و گربه ارز ۴۲۰۰ تومانی دادند و کشور را وارد گرانی و تلاطم بازار کردند.

در دوره همین افراد بود که بازار به تلاطم افتاد و اغتشاش و افزایش قیمت‌ها صورت گرفت.

حذف یارانه‌ها در دولت آقای روحانی اتفاق افتاد بدون اینکه به مردم بگویند. یکباره مردم صبح بیدار شدند و دیدند قیمت گوشت از ۴۰،۳۰ هزار تومان به ۱۴۰،۱۳۰ تومان رسیده است. اکنون آقای رئیس‌ی با واریز ۴۰۰ هزار تومان به پایین‌ترین دهک‌های جامعه و ۲۰۰ هزار تومان به ۶ دهک بعدی، حقوق شهروندی را رعایت می‌کند. کسانی که این کمک معیشتی را گرفته‌اند نه تنها می‌توانند مایحتاج خود را با مکانیزم‌های بازار دریافت کنند بلکه می‌توانند مبلغی را هم هرچند کم پس‌انداز کنند.

نکته جالب اینجاست همین افراد دولت آقای رئیس‌ی را متهم می‌کنند که حق شهروندی را به رسمیت نمی‌شناسد و با نظام بین‌الملل تقابل دارد و در روابط با همسایگان و سیاست خارجی انزواگراست! این دروغ‌ها را چه کسی باور می‌کند؟ ما کجا با نظام بین‌الملل در تقابل هستیم؟ در همان روزهای اول دولت آقای رئیس‌ی در پیمان شانگهای پذیرفته شدیم و روابط‌مان را با همسایگان تنظیم کردیم، سطح مناسبات اقتصادی‌مان را با دنیا افزایش داده و سیاست خارجی‌مان را در نگاه کشورهای بزرگی مانند چین، روسیه و هند گسترده کردیم.

امریکا و سه کشور شور اروپایی که هنوز در نظام اقتصادی ما اخلال می‌کنند، ما را مورد تحریم اقتصادی قرار داده‌اند و در دولت‌های گذشته بر خصوصیت نسبت به ملت ایران اصرار داشتند اکنون هم این خصوصیت را با ملت ایران دارند. ما رفتیم با آنها گفت‌وگو کردیم و گفتیم به برجام بازگردند، اما گفتند باید علی‌الدوام به ما امتیاز بدهید.

این جریان می‌خواهد برجام دیگری که در زمان آقای روحانی به واسطه آن، ملت ایران تحریم شد و اینطور بود که ما فقط باید امتیاز بدهیم و امتیازی نگیریم را دوباره به ملت ایران تحمیل کنند. بنابراین حزب اتحاد ملت ایران در اینجا منافع آمریکا و سه کشور اروپایی را تأمین می‌کنند نه منافع ملت ایران و باید به این سوال پاسخ دهد کدام سیاست خارجی ما انزواگرا بوده است؟ در بیانیه حزب اتحاد ملت ایران یک کلمه به ستیز آمریکا و اروپا با ملت ایران و تداوم تحریم‌ها اشاره نشده است.

از سوی دیگر بیانیه حزب این موضوع را مطرح می‌کند که دولت نباید با نان و معیشت ابتدایی مردم درگیر شود. اول اینکه دولت نان را گران نکرده است و یارانه نان وجود دارد و این دولت اولین دولت پس از انقلاب بوده که بیمه همگانی را تصویب کرده و اجرا می‌کند؛ یعنی دولت برای جان و نان مردم تصمیم داده است.

همچنین در بیانیه حزب عنوان شده که دولت آقای رئیس‌ی به سمت حذف یارانه نان و دارو می‌رود. چنین موضوعی صحت ندارد و این یک دروغ بزرگ دیگر است و پذیرفته هم نیست. بیانیه حزب همچنین این موضوع مطرح شده که فضای ارتباطات را مسدود کرده‌اند و از اجرای اطلاع‌رسانی آزاد ممانعت می‌کنند و حق اعتراض به نفع هیچکس نیست اما این موضوع هم صحت ندارد چراکه اتفاقی که اکنون افتاده این است که تعداد زیادی جاسوس به نیچه انگلیسی، فرانسوی و آمریکایی که دست‌اندرکار اعتصابات عمومی بوده‌اند دستگیر شده‌اند.

معاون حمل‌ونقل «سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای» در گفت‌وگو با «ایران»:

برهم زدن نظم، مورد تأیید تشکل‌های صنفی نیست



مسائل صنفی رانندگان از جمله مسائلی هستند که به واسطه دامنه اثرگذاری اجتماعی و اقتصادی می‌توانند جنبه سیاسی نیز پیدا کنند؛ چنان‌که روندهای رسانه‌ای مرتبط با رانندگان اعم از رانندگان کامیون و رانندگان اتوبوس به طور پیوسته در رسانه‌های جریان‌های معاند مورد بزرگنمایی قرار گرفته و پیرامون آنها جنجال آفرینی می‌شود. اما مهم است که جرابی و چگونگی این اتفاق در نسبت با واقعیت‌های موجود دانسته شود. در گفت‌وگو و حضور به سراغ حمیدرضا شهرکی معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای رفته‌ایم تا ابعاد این موضوع را بررسی کنیم؛

■ وجوه راهبردی و استراتژیک صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای کدامند و چرا گاه مسائل اقتصادی این عرصه رنگ مسائل سیاسی به خود می‌گیرند؟

حمل‌ونقل نقش‌های متنوع تاریخی در افزایش ایجاد مراکز جمعیتی و شهرسازی دارد. در توسعه جامعه و همچنین در دفاع ملی نقش غیرقابل انکاری دارد. حمل‌ونقل در حوزه‌های مختلف توریسم دسترسی به علاقه‌مندی‌های مختلف گردشگران را تسهیل می‌کند، پس عملکرد اجتماعی دارد. حمل‌ونقل فعل و انفعالات اجتماعی را به وسیله توجه به نظام ارزش‌ها و مطلوبیت‌سازی شکل می‌دهد؛ بنابراین حمل‌ونقل می‌تواند ساختارهای اجتماعی را رقم بزند و حمایت کند. نقش سیاسی حمل‌ونقل نیز قابل انکار نیست، به نحوی که دولت‌ها معمولاً برای تحریک جمعیت‌شان در ساخت بزرگراه‌ها، حمل‌ونقل عمومی و غیره سرمایه‌گذاری می‌کنند. شایان ذکر است در حالی که اغلب تقاضاهای حمل‌ونقل به الزامات اقتصادی وابسته‌اند، بسیاری از کرایه‌روای ارتباطی به دلایل سیاسی ساخته شده‌اند مانند دسترسی ملی، بنابراین حمل‌ونقل دارای اثرات زیادی روی وحدت ملی است.

حمل‌ونقل یک صنعت است (تولید خودرو، شرکت‌های حمل‌ونقل و غیره)، بخش حمل‌ونقل همچنین یک عامل اقتصادی در تولید کالاها و خدمات است. حمل‌ونقل ارزش را بین فعالیت‌های اقتصادی توزیع می‌کند، مقیاس اقتصادی را تسهیل می‌کند، روی ارزش زمین (املاک) و مطلوبیت سرزمین و جغرافیای منطقه اثر می‌گذارد. حمل‌ونقل عاملی است که هم به فعالیت‌های اقتصادی شکل می‌دهد و هم توسط آنها شکل می‌گیرد.

وجود زیرساخت‌های گسترده و کارآمد در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک یکی از شرایط اساسی رقابت‌پذیری است. زیرساخت‌ها نقش اساسی در عملکرد مؤثر یک نظام اقتصادی دارند، زیرا عامل مهمی در تعیین محل فعالیت اقتصادی و انواع فعالیت‌ها یا جالب‌های اقتصادی قابل توسعه در یک نظام اقتصادی است. زیرساخت توسعه‌یافته باعث کاهش تأثیر فاصله بین مناطق و در نتیجه باعث ایجاد همگرایی و یکپارچگی واقعی در بازار ملی و مرتبط ساختن آن با بازارهای سایر کشورها و مناطق با هزینه‌ای پایین می‌شود.

صنعت حمل‌ونقل قطعاً به‌عنوان یک صنعت استراتژیک، شرایط امنیت ملی را تضمین و تعریف می‌کند. زمانی که می‌توان حمل‌ونقلی بویا و اقتصادی تا اقصی نقاط روستاها و در کنار آن ارتباط یکایک مراکز عرضه و تولید خدمات کالا و مسافر را تا فراسوی مرزها و از آن سوی مرزها تا نقاط مختلف داخل کشور تعریف کرد، به ما کسی پوشیده نخواهد بود که شرایط آماده و مساعدی در روابط اجتماعی و اقتصادی کشور وجود دارد و این راهبردی، استراتژیک بودن موضوع و اتصال آن در اقصی نقاط به‌واسطه محورهای مواصلاتی و حمل‌ونقل را نشان می‌دهد.

■ روابط رانتری برخی شرکت‌های حمل‌ونقل و عرصه‌های دلالی تا چه اندازه توانسته‌اند در این عرصه اثرات نامطلوب داشته باشند و دولت در دسترسی به فرصت‌های این عرصه تا چه اندازه تحقق یافته است؟

در فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل می‌توان گفت ایجاد چهارچوب‌های منسجم و شفاف و به دور از هرگونه فعالیت بدون شناسه، متضمن سلامتی این شغل در زمینه مختلف رگولاتوری و سلسله اقدامات و نظارت‌ها می‌باشد.

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جهت رسیدن به اهداف خود در این ارتباط تلاش نموده است یا دسترسی آزاد اطلاعات و ایجاد فضای کاملاً رقابتی شرایط فعالیت سالم اقتصادی را فراهم سازد. فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای

کالا و مسافر، داخلی و بین‌المللی در سراسر کشور و استفاده از فناوری‌های نوین و شفاف و سیستمی فی‌مابین ارکان حمل‌ونقل (رانندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل، صاحبان کالا و تجار) از جمله اقدامات ایجاد فضای مذکور می‌باشد. بدیهی است قوانین و مقررات به فراخور گسترش فعالیت‌ها و همچنین فناوری‌های نو نیازمند بازنگری می‌باشد.

در خصوص روابط رانتری در حوزه فعالیت شرکت‌ها می‌توان گفت با توجه به اینکه انحصاری در ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل وجود ندارد و ضوابط و مقررات حوزه‌های حمل‌ونقل کالا و مسافر با نگاه به تسهیل در سرمایه‌گذاری و اشتغال‌بازنگری و ابلاغ شده است، هیچ مشکلی وجود نخواهد داشت. بدیده دلالی به‌عنوان یکی از معضلات بخش، همواره مورد رصد بوده و راه‌حل نهایی آن شفاف‌سازی امور و نگاه سیستمی مبتنی بر ادبیات سالم حاکم بر کار و استفاده از فناوری‌های نو و استارت‌آپ‌ها برای حذف واسطه‌های غیرضروری، تسهیل وظایف کربری و فرورودی در حوزه عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل، تسهیل در دسترسی مستقیم ذینفعان و فعالان و دریافت‌کنندگان خدمات در حوزه اقداماتی همچون فروش غیرحضور ی بلیت مسافری، سالن‌های اعلان بار مجازی، درگاه ملی بار، حضور بازارگاه‌های حمل‌ونقل، شفافیت و مکانیزه نمودن پرداخت‌ها و دریافت‌های مالی و... در این زمینه است که این موارد بخشی از رویکردهای جدی و اساسی سازمان بوده و اهتمام ویژه به آن بخصوص در سال جاری وجود دارد.

■ در حال حاضر برخی تشکل‌های خودخوانده صنفی در حوزه حمل‌ونقل وجود دارند که در فضای مجازی فعالیت می‌کنند و بعضاً برخی تجمعات و اعتراضات را نیز سازماندهی یا تقویت می‌کنند. آیا این تشکل‌ها دارای مجوزهای لازم و قانونی هستند؟ به‌عنوان نمونه فراخوان اعتصاب رانندگان در فضای مجازی با دعوت و امضای «شورای هماهنگی رانندگان سراسر کشور» صورت گرفت. آیا این تشکل‌ها قانونی هستند؟ وزارت راه و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای چه رویکردی نسبت به فعالیت‌های صنفی دارند؟

در خصوص تشکل‌های صنفی با توجه به اینکه به استناد ماده ۱۳۱ قانون کار این مهم یعنی ایجاد و تشکیل تشکل‌های صنفی در حوزه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی می‌باشد، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اهمیت تشکل‌هایی که از وزارت فوق پروانه دریافت نموده‌اند را همواره مدنظر داشته و به‌عنوان بازوی کمکی بخش دولتی فعالیت این مجموعه را به‌عنوان یک مزیت برای بخش حمل‌ونقل پذیرفته است. بدین ترتیب آن دسته از تشکل‌های صنفی که از وزارت مذکور مجوز فعالیت دریافت کرده‌اند، قانونی می‌باشند و همواره سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بر این اساس روابط خود را با تشکل‌های صنفی پایه‌گذاری کرده است.

بدیهی است استراتژی برهم زدن نظم، سلامت و شفافیت در بخش حمل‌ونقل و پیگیری حتی حقوق صنفی از روش‌های غیر قانونی، مورد قبول و تأیید هیچ‌کدام از فعالان در حوزه، دستگاه‌های دولتی و تشکل‌های صنفی نمی‌باشد. رویکرد سازمان بهره‌مندی در حوزه تصمیم‌سازی و مشارکت در تصمیم‌گیری و اجرای بهینه سیاست‌های تعیین شده در راستای رعایت حقوق تمامی فعالان و ذینفعان می‌باشد و این امر تا زمانی ادامه می‌یابد که در تعارض با منافع عمومی و بویژه خدمات گیرندگان بخش نباشد و

مطالبات صنفی بر پایه اصول و مبانی درست حاکم بر بخش حمل‌ونقل باشد.

■ یکی از دغدغه‌های اصلی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای، بحث نوسازی ناوگان حمل‌ونقل زمینی است. این مسأله نیز یکی از مسائلی است که گاه مورد بهره‌برداری‌های سیاسی و جناحی برخی جریان‌ها قرار می‌گیرد. آیا دولت در این زمینه اقدامات مشخصی را در برنامه خود دارد؟

نوسازی ناوگان با توجه به وضعیت سنی ناوگان باری و مسافری فعال در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای همواره یکی از مشکلات جدی بخش و دغدغه‌های اصلی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌باشد. همان‌گونه که توجه دارید نوسازی ناوگان باید در قالب یک تلاش، همکاری و هماهنگی بین‌دستگاهی باشد. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای صرفاً می‌تواند یک درخواست‌کننده و هماهنگ‌کننده و با توجه به قیمت‌های بسیار بالای ناوگان، به‌عنوان تأمین‌کننده جزء کوچکی از سود تسهیلات ارائه شده برای خرید ناوگان از محل منابع داخلی خود باشد. با توجه به اینکه سرمایه‌گذاری در این بخش کلأ از طریق



ایران

بخش خصوصی می‌باشد و تأمین منابع و تولید خودرو با چالش‌هایی همراه است، در حال حاضر شرایط ایجاد می‌نماید از بودجه‌های سنواتی کشور مالیکی به‌عنوان کمک‌های بلاعوض و همچنین تسهیلات بلندمدت با سود بانکی کم، کارسازی شود تا بتوان نوسازی را با مطلوبیت کامل انجام داد. کاملاً واضح و مشخص است که تأکید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بر تأمین ناوگان از طریق کارخانجات تولید داخل البته با استناداردهای روز دنیا می‌باشد؛ ولی این مسأله را هم نباید فراموش کرد که در چند سال گذشته، تولید داخل پاسخگوی قسمت بسیار بسیار اندکی از نیازها بوده است که در این راستا بر اساس ظرفیت‌های ایجاد شده در بند ث ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه توسعه از سال ۱۳۹۹ در زمینه واردات ناوگان سنگین باری زیر سه سال استفاده شد و نیز بر اساس ظرفیت‌های ایجاد شده در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نیز ان شاءالله جهت نوسازی و توسعه ناوگان بخش حمل‌ونقل کالا و مسافر استفاده خواهد شد.

■ دو حوزه توزیع لاستیک و سوخت از جمله حوزه‌هایی بوده‌اند که در دولت قبلی به دلیل

سوءمدیریت، مشکلاتی را برای رانندگان صنعت حمل‌ونقل زمینی به بار آورده و سبب شکل‌گیری اعتراضاتی شدند. آیا دولت سیزدهم در راستای بهبود وضعیت این حوزه‌ها اقداماتی را انجام داده است؟

درخصوص لاستیک و نحوه توزیع آن با توجه به اینکه در ابتدای سال ۱۳۹۹ ارز ترجیحی برای بخش تولید و واردات لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد، در حال حاضر لاستیک موجود در سامانه‌ها در حال ارائه با قیمت‌هایی به مراتب بالاتر از قیمت‌های لاستیک‌های با ارز ترجیحی می‌باشد. لازم به توضیح است آیتم لاستیک بین ۳۰ تا ۳۵ درصد هزینه‌های جاری حمل‌ونقل عمومی را به خود اختصاص می‌دهد. موضوع لاستیک به‌عنوان یکی از اقلام مصرفی محوری حمل‌ونقل در تمام جلسات کمیته پایش مسائل و مشکلات بخش حمل‌ونقل با حضور وزیر محترم راه و شهرسازی و نمایندگان ارشد وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های ذیربط پیگیری و گزارش عملکرد اقدامات انجام شده ارائه می‌شود و درخواست شده است که وزارت صنعت، معدن و تجارت با توجه به نقش محوری در این زمینه لاستیک مورد نیاز را به‌صورت کنترل شده و در سامانه کالای خود همواره به فعالان بخش ارائه نماید که با وجود تلاش‌های صورت پذیرفته، رضایت کامل تشکل‌های صنفی در این زمینه محقق نگردیده است. درخصوص سوخت مورد نیاز ناوگان هم ایده‌آل مسأله این است که بر اساس ارزش‌های پایش تردد، هنگام ورود هر دستگاه ناوگان به داخل جایگاه سوخت با ارتباط سیستمی با نازل مربوطه، سوخت در لحظه برای ناوگان تخصیص و قابل برداشت باشد.

علاوه‌ها با توجه به عدم آماده‌سازی زیرساخت‌های این مسأله به نظر می‌رسد تا آن زمان بایستی جایگاه‌های جاده‌ای به‌صورت ۲۴ساعته فعال بوده و برای ناوگان فعال در حوزه‌های حمل‌ونقل بار و مسافر مشکلی از بابت سوخت‌گیری به وجود نیاید که این مسأله هم در جلسات کمیته پایش از دستگاه‌های ذی‌مدخل خواسته شده است. لازم به توضیح است که از سال ۹۷ تاکنون تعداد ۳۳ جلسه کمیته پایش با حضور وزرای محترم وقت راه و شهرسازی و دستگاه‌های ذی‌مدخل برگزار گردیده است.

■ یکی از اقدامات در زمینه تحقق عدالت شغلی برای رانندگان ماشین‌های سنگین، طرح «تن-کرایه» بوده است؛ در حال حاضر وضعیت اجرایی این طرح چگونه است؟

بدیهی است که در هر نوع فعالیت اقتصادی اگر قیمت تمام شده کالا یا خدمت تعیین‌کننده در بخش در فضای کسب‌وکار فاقد توجیه سرمایه‌گذاری و فعالیت است، بویژه اینکه در حوزه حمل‌ونقل شاخص خدمات ایمنی تردد و رضایت‌مندی مشتری از اصول و ارکان جدی تولید خدمات بوده و باید هزینه‌های مرتبط با آن کاملاً لحاظ شود.

صنعت حمل‌ونقل نیز از این مهم استثناء نبوده و بر همین اساس سازمان در سیاست‌های کلان خود همواره با مدنظر قرار دادن عموم مردم، بر این مهم نیز توجه داشته و تلاش نموده تا سرمایه‌گذاران و فعالان حوزه حمل‌ونقل همواره از فعالیت اقتصادی خود بر اساس قیمت تمام شده خدمت بر پایه کنترل دقیق هزینه‌ها و دریافت سود عادلانه در این عرصه فعال بمانند. بدیهی است در هر فعالیت اقتصادی در فضای کسب‌وکار جهت تعیین قیمت خدمت مذکور، می‌بایست تمامی هزینه‌های سرمایه‌گذاری و جاری مستقیم و... مشخص و بر اساس آن نسبت به تعیین نرخ خدمت اقدام نمود. سازمان نیز بر همین رویکرد در سال‌های اخیر با کمک تشکل‌ها و فعالان بخش حمل‌ونقل در حوزه کالا، نسبت به تعیین نرخ بر اساس تن- کیلومتر اقدام می‌نماید. لازم به‌ذکر است برابر مصوبه نشست ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، با محاسبه و اعلام شاخص نرخ تن- کیلومتر از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تشکل‌های صنفی ذیربط، توافق لازم روی نرخ حمل و نرخ‌های مربوطه در سیستم کنترل مدیریت بارنامه وارد می‌شود.

با وجود این کرایه حمل کالا برای مسیر- بارگیرهای مختلف مصوبه شماره ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مشمول نرخ حداقلی می‌باشد و مبنای تعیین و اخذ کرایه مطابق مصوبه شماره ۲۸۸/م/۲۴ مورخ ۶۹/۶/۲۶ شورای محترم اقتصاد و بند ۷ مصوبه ۱۵۴ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، نرخ حمل حسب توافق شرکت حمل‌ونقل و صاحب کالا، توافقی و با رعایت نرخ حداقلی می‌باشد.

صنعت حمل و نقل به عنوان یک صنعت استراتژیک، شرایط امنیت ملی را تضمین و تعریف می‌کند. زمانی که می‌توان حمل و نقلی بویا و اقتصادی تا اقصی نقاط روستاها و در کنار آن ارتباط تولید داخل البته با استناداردهای روز دنیا می‌باشد؛ ولی این مسأله را هم نباید فراموش کرد که در چند سال گذشته، تولید داخل پاسخگوی قسمت بسیار بسیار اندکی از نیازها بوده است که در این راستا بر اساس ظرفیت‌های ایجاد شده در بند ث ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه توسعه از سال ۱۳۹۹ در زمینه واردات ناوگان سنگین باری زیر سه سال استفاده شد و نیز بر اساس ظرفیت‌های ایجاد شده در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نیز ان شاءالله جهت نوسازی و توسعه ناوگان بخش حمل‌ونقل کالا و مسافر استفاده خواهد شد.

■ دو حوزه توزیع لاستیک و سوخت از جمله حوزه‌هایی بوده‌اند که در دولت قبلی به دلیل