

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

از تداوم فعالیت ناوگان جاده‌ای در شرایط دشوار می‌گویند

رانندگان پای کار ماندند

در شرایط جنگی یک سال اخیر، حمل و نقل جاده‌ای

کشور به یکی از اصلی‌ترین حلقه‌های حفظ جریان

زندگی و اقتصاد تبدیل شد؛ بخشی که باید همزمان با

انتقال کالاهای اساسی و تجاری از بنادر، مرزها و مراکز

تولید، جابه‌جایی مسافران، زائران و حجاج را نیز ادامه می‌داد. از جنگ تحمیلی ۱۲روزه

تا جنگ رمضان، با وجود حملات، محدودیت‌های ناشی از شرایط امنیتی و افزایش

ناگهانی تقاضا برای سفرهای زمینی، فعالیت ناوگان باری و مسافری متوقف نشد. در

این مدت، با تسریع ترخیص کالا از بنادر، فعالیت ۲۴ساعته پایانه‌های بار، فراخوان

گسترده کامیوندان و همراهی رانندگان، کالاهای مورد نیاز کشور بدون وقفه در شبکه

جاده‌ای جابه‌جا شد و کمبودی در تأمین مایحتاج مردم گزارش نشد. در بخش مسافری

نیز ناوگان اتوبوسی، علاوه بر پاسخ‌گویی به نیاز سفرهای داخلی و انتقال مسافرانی

که به دلیل بسته‌شدن فضای هوایی امکان سفر با هواپیما نداشتند، در جابه‌جایی

حجاج، زائران عتبات و شرکت‌کنندگان در مراسم‌های ملی و مذهبی نقش‌آفرینی کرد.

رضااکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، در این گفت‌وگو از چگونگی

حفظ جریان حمل و نقل کشور در یک سال بحرانی، نقش رانندگان و کامیوندان در

تأمین کالا، وضعیت کربدروهای جاده‌ای، اقدامات انجام‌شده در پایانه‌های مرزی و

نصوه تأمین ناوگان برای جابه‌جایی زائران انجام می‌گید.

باتوجه به سهم بالای حمل و نقل

جاده‌ای در جابه‌جایی بار و تأمین

کالا در یک سال اخیر چه اقداماتی

انجام شد تا کالا بدون وقفه به دست

مردم برسد؟

در یک سال اخیر، موضوع جابه‌جایی

بار و حمل کالا در کشور، به دلیل شرایط

خاص، اهمیت بیشتری پیدا کرد. البته

انتقال کالا از مبادی تولید یا واردات،

همواره یکی از موضوعات مهم و اولویت‌دار

بوده است؛ چراکه زنجیره اقتصاد کشور و

تأمین نیازهای صنایع و زندگی مردم به آن

وابسته است. با این حال، شرایط جنگی

یک سال اخیر، از جنگ تحمیلی ۱۲روزه

تا جنگ رمضان و پس از آن، اهمیت این

موضوع را دوچندان کرد.

در جنگ تحمیلی ۱۲روزه، اولویت وزارت راه

و شهرسازی، تأمین به‌موقع کالا و نیازهای

خاص، اهمیت بیشتری پیدا کرد. با توجه به

سهم بالای حمل و نقل جاده‌ای، بار اصلی

این مأموریت بر دوش بخش جاده‌ای قرار

داشت. با آغاز شرایط جنگی، تسهیل

ترخیص کالا از بنادر در اولویت قرار

گرفت. همچنین هماهنگی مناسبی با

دستگاه‌های مرتبط، با و معاونت وزارت راه

و شهرسازی، انجام شد و جلسات متعددی

نیز با ریاست وزیر-راه و شهرسازی برگزار

شد که در نهایت به تسریع ترخیص کالا

از بنادر انجام شد.

پس از آن، فراخوان گسترده‌ای برای

رانندگان و کامیوندان جهت اعزام به

بنادر صادر شد. با همراهی رانندگان،

روند حمل کالا سرعت گرفت و در برخی

بنادر رکورد‌های جدیدی در جابه‌جایی

کالا به ثبت رسید. خوشبختانه کمبودی در

تأمین کالا در سطح کشور مشاهده نشد.

برگزاری جلسات متعدد با انجمن‌ها و

تشکل‌های صنفی حمل و نقل، مدیران کل

استانی و فراخوان رانندگان، نقش تهیه شد

در این روند داشت. از سوی دیگر، به دلیل

ارتباط مناسبی که در سال پیش از جنگ

با بخش حمل و نقل و از طریق شنیدن

مشکلات رانندگان در مجموعه وزارت راه و

شهرسازی شکل گرفته بود، حل بخشی از

مسائل و مشکلات آنها در دستور کار وزارت

راه و سازمان راهداری قرار داشت.

رانندگان نیز پاسخ شایسته‌ای به فراخوان

حضور در بنادر دادند و با وجود وقوع

برخی حملات به تأسیسات مجاور بنادر

جنوبی کشور، حمل کالا متوقف نشد.

در دو جنگی که کشور پشت سر

گذاشت، حمل و نقل جاده‌ای

در بخش بار و مسافر چگونه به

خدمت‌رسانی ادامه داد؟ نقش

رانندگان و کامیوندان در این روند

چه بود؟

در حوزه جابه‌جایی مسافر، در هر دو

جنگ، بویژه در جنگ رمضان، به دلیل

افزایش تقاضا برای جابه‌جایی مردم از

مراکز استان‌ها، به‌خصوص از تهران به

سایر شهرها، حمل و نقل جاده‌ای نقش

یادداشت



سیاح نظری

مدیرعامل مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه‌آهن

برای ارزیابی وضعیت حمل و نقل کشور، شاید بهتر باشد ابتدا یک سؤال ساده اما مهم را مطرح کنیم: اقتصادی با اندازه ایران، به چه ظرفیت حمل و نقلی برای جابه‌جایی کالا نیاز دارد؟ پاسخ به این سؤال کمک می‌کند تا درباره عملکرد حمل و نقل، به جای تمرکز صرف بر نوسانات کوتاه‌مدت، تصویری واقعی‌تر از روندهای بلندمدت داشته باشیم.

ایران امروز، بر اساس تولید ناخالصی داخلی با معیار برابری قدرت خرید، یکی از اقتصادهای بزرگ جهان است. بر مبنای آمار منتشرشده از بانک جهانی در سال ۲۰۲۵ میلادی، اقتصاد ایران در رتبه بیست‌وسوم جهان و هم‌اسیاق قرار دارد. چنین اقتصادی، فارغ از فراز و نشیب‌های مقطعی، به یک نظام حمل و نقل

پرداخت کرایه‌های معوق رانندگان، از

جمله اقدامات مؤثر برای افزایش همراهی

و مشارکت رانندگان بود.

این روند در آمار و عملکرد سازمان

راهداری در بخش انتقال کالا چه

بازتابی داشته‌است؟

حمل کالا از بنادر و مبادی تولید، مانند

روم ال عادی، در شرایط جنگی نیز ادامه

داشت. در دوره جنگ رمضان، میزان

حمل کالا از بنادر ۲۰ درصد افزایش یافت.

حمل کالا از بندر امام خمینی (ره) به

حدود ۱۰۰ هزار تن در روز رسید و در بندر

چابهار نیز شاهد افزایش ۱۰برابری و بیشتر

بودیم. در سال ۱۴۰۴، حدود ۶۰۶ میلیون

تن کالا در کشور جابه‌جا شد که نسبت به

عملکرد ۶۰۰ میلیون تن سال ۱۴۰۳، حدود

۶ میلیون تن افزایش داشت. همچنین در

چهار ماه ابتدایی سال ۱۴۰۵، حدود ۱۸۸

میلیون تن کالا در کشور جابه‌جا شده که

نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۴، حدود

یک میلیون تن افزایش دارد.

این آمار نشان می‌دهد شرایط جنگی

یک سال اخیر، تأثیر منفی بر میزان

حمل کالا در کشور نداشته است. در سال

۱۴۰۴، حدود ۱۶۰۷ میلیون تن ترانزیت کالا

از کشور انجام شد و در چهار ماه ابتدایی

سال ۱۴۰۵ نیز این رقم حدود ۴۰۵ میلیون

تن بوده است. اگرچه این میزان نسبت

به پیش‌بینی و هدفگذاری برنامه هفتم

کمی کاهش داشته، اما نشان‌دهنده

استمرار فعالیت مرزها، ادامه دیپلماسی

حمل و نقل و متوقف‌نشدن ترانزیت در

کشور است.

آباد ری جنگ‌های اخیر، کربدروهای

جدیدی برای شرایط بحرانی و تأمین و

انتقال کالا تعریف‌شده‌است؟در حال

حاضر کربدروهایی که بیشترین نقش

تأمین کالاهای اساسی دارند، در

چه وضعیتی هستند؟

کربدروهای جاده‌ای مهم کشور برای حمل

کالا و مسافر، تغییری نکرده‌اند. در کشور

حدود ۱۰ هزار کیلومتر

راه با عملکرد ترانزیتی

و مدارات مناسبی

با طرف پاکستانی در

سفرها و نشست‌های

اخیر در آن کشور

انجام شده است.

در این مذاکرات،

خواسته‌های طرف

ایرانی برای کاهش

مشکلات واردات و

صادرات، مسائل

با ناه‌های مرزی

و راه‌های مطرح

شد. پیگیری این

موارد نیز در دستور

کار جدی وزارت راه و

شهرسازی، سازمان‌های ذی‌ربط و ستاد

ملی گذر قرار دارد.

باتوجه به اختیاراتی که برای تسهیل

تجارت و واردات و صادرات به

استان‌های مرزی واگذار شده است،

چه وظایفی در پایانه‌های مرزی

برعهده سازمان راهداری قرار دارد؟

عمده موضوعات مرتبط با حل مشکلات

پایانه‌های مرزی که به سازمان راهداری و

حمل و نقل جاده‌ای مربوط می‌شود، به

مسائل زیرساختی بازمی‌گردد. در همین

راستا، طرح جامع هشت پایانه مرزی در

سال گذشته در شورای ساماندهی مبادی

مناسب و خروجی مجاز زمینی کشور به

تصویب رسید و امسال وارد مرحله اجرا

شد.

در حال حاضر، پیمانکاران این هشت

پایانه مرزی انتخاب شده‌اند و عملیات

اجرای طرح جامع پایانه‌ها با مبلغ

قراردادی حدود ۱۰ همت آغاز شده

رو به رشد حمل بار ریلی را نمی‌توان نادیده گرفت.

در سال ۱۴۰۴ نیز مجموع حمل بار جاده‌ای و ریلی

کشور نسبت به سال ۱۴۰۳ اندکی افزایش داشته

و از حدود ۲۲۷ به ۲۳۰ میلیارد تن-کیلومتر رسیده

است. در بخش ریلی نیز حمل بار از حدود ۲۹ به

۳۰ میلیارد تن-کیلومتر افزایش یافته است. این ارقام

نشان می‌دهد که حتی در شرایط دشوار اقتصادی

و عملیاتی، جریان حمل کالا در کشور متوقف نشده

و شبکه حمل و نقل همچنان به ابیای نقش خود

ادامه داده است.

البته سال‌جاری شرایط متفاوتی دارد. آثار جنگ و عدم

قطعی ناشی از آن، طبیعی است که در کوتاه‌مدت بر

جریان تولید، تجارت و در نتیجه تقاضای حمل و نقل

تأثیر بگذارد. بر اساس برآوردهای غیررسمی و پیش از

انتشار آمار رسمی، به نظر می‌رسد تن-کیلومتر حمل

بار ریلی در چهار ماه اول امسال نسبت به مدت مشابه

سال قبل حدود ۱۲ تا ۱۵ درصد کاهش داشته باشد.

این افت را باید جدی گرفت، اما نباید آن را به معنای

تغییر روند بلندمدت صنعت تلقی کرد.

تجربه کرونا نیز درس مشابهی به ما می‌دهد. در آن



بهره‌برداری، برعهده سازمان راهداری و

حمل و نقل جاده‌ای قرار دارد.

هر ساله نقشه‌های تردد راه‌های کشور بر

اساس اطلاعات سامانه‌های ترددشمار

تهیه و به‌روزرسانی می‌شود. محورهایی که

بیشترین حجم تردد بار را دارند، شناسایی

و در اولویت نگهداری قرار می‌گیرند.

کربدروهای حمل بار از طریق جاده،

شامل مسیرهای ارتباطی مراکز استان‌ها با

یکدیگر، اتصال مرزها به مراکز استان‌ها و

اتصال بنادر به این شبکه است. در ایران،

حدود ۴۰ هزار کیلومترراه در این مجموعه

قرار دارد که حدود ۲۰ هزار کیلومترآن دارای

اهمیت بالاتری است.

در زمینه واردات و انتقال کالا، بویژه از

پایانه‌های مرزی جنوب شرق کشور و

در مبادلات با پاکستان، چه تمهیداتی

برای کاهش مشکلات در نظر گرفته

شده‌است؟

با توجه به مصوبات اخیر ستاد ملی گذر

با ترانزیت، مشکلات داخلی و برون مرزی

اغلب پایانه‌های مرزی، ازجمله پایانه‌های

ارتباطی با کشور پاکستان، احصا شده و

برای افزایش عملکرد این مرزها و تعریف

شاخص‌های عملکردی، به دستگاه‌های

ذی‌ربط، بویژه استاندارد سیستان و

بلوچستان، ابلاغ شده است.

با توجه به نقش استاندارد و اختیاراتی

که پرواسل موضوع دولت به ایشان

واگذار شده، احصای مشکلات و راه‌حل

هر کدام و پیگیری آنها از طریق استاندارد،

اهمیت زیادی دارد. علاوه براین، رایتی‌ها و

امسال، با وجود شرایط جنگی و

مشکلاتی که در حوزه حمل و نقل

ایجاد شد، عملیات سفرهای اربعین

نیز برگزار شد. روند اجرای این طرح و

جابه‌جایی زائران چگونه بود؟

در سال جاری، بنا بر گزارش فراخا، حدود

۳۰۵ میلیون نفر زائر اربعین بودند که از

این تعداد، بیش از ۶۵۰ هزار نفر از طریق

ناوگان حمل و نقل عمومی، عمدتاً با

اتوبوس، به مرزها عزیمت کردند و در

پایان طرح به کشور بازگشتند.

برای این منظور، حدود هفت هزار و

۶۰ دستگاه اتوبوس از ابتدای ماه صفر

به کارگیری شدند و این طرح بزرگ

جابه‌جایی زائران با انجام بیش از ۳۰

هزار سفر اتوبوسی، با موفقیت اجرا شد.

پایانه مرزی مهرا ن با سهمی حدود ۴۶

درصد، بالاترین سهم را در میان شش

مرز داشت.

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

از اینجین سال گذشته تا اربعین امسال،

اقدامات گسترده‌ای برای آماده‌سازی

جاده‌ها، آسفالت محورها و پرتدد منتهی

به استان‌های مرزی و مرزها، ایمن‌سازی

جاده‌ها و آماده‌سازی پایانه‌های مرزی از

نظر امکانات رفاهی و خدماتی برنامه‌ریزی

و اجرا کرد.

در روزهای اوج بازگشت زائران نیز با

فراخوان گسترده ناوگان اتوبوسی کشور

به مرزها، بویژه مرز مهرا ن، نسبت به

تأمین ناوگان بازگشت زائران اقدام شد.