

کارآفرینی در حمل و نقل

گزارشی از برگزاری همایش کارآفرینی در صنعت حمل و نقل

اشاره:

ستاد کارآفرینی شهرداری تهران، در راستای ترویج و توسعه فرهنگ کارآفرینی و فرهنگ‌سازی در زمینه‌های مختلف، همایش کارآفرینی در صنعت حمل و نقل را با مشارکت نهادها و سازمان‌های دولتی و غیر دولتی ذریبط و با حضور مهندس حاجی‌خانی - معاون شهردار تهران در امور اجتماعی و مشارکت‌های شهروندی، مهندس خادم‌الاسلام - مدیرعامل سازمان ترافیک، دکتر عبادتی - دبیر ستاد کارآفرینی شهر تهران و سید محمدتقی حسینی - مشاور اجرایی ستاد کارآفرینی در تالار حرکت برگزار نمود.

این همایش با هدف تبیین جایگاه سازمان‌های کارآفرین در صنعت حمل و نقل و بررسی فرصت‌های کارآفرینی این صنعت در حوزه مدیریت شهری و شناسایی کسب و کارهای مرتبط در صنعت حمل و نقل شهری و بین شهری برگزار گردید. از مهمترین عناوین مطرح شده در این همایش، ارائه طرح‌های کارآفرینی در حوزه‌های مختلف صنعت حمل و نقل بررسی و تبیین مفاهیم کارآفرینی، تشریح رویکردها و سازمان‌های کارآفرینی بود.

حمل و نقل یکی از نیازهای اساسی جامعه صنعتی

دکتر برادران - عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی (واحد تهران شمال) و دبیر همایش - در ابتدای سخنانش عنوان نمود: حوزه حمل و نقل و پیرامون آن، از نیازهای اساسی روزمره جامعه صنعتی به شمار می‌رود و بر همین اساس بر آن شدیم تا همایشی در راستای ارائه طرح‌های خلاقانه در حوزه حمل و نقل برپا نماییم و از برگزاری همایش دو هدف عمده داشتیم: اول اینکه طرح‌ها و ایده‌های خلاقانه چه در حوزه دانشگاه و چه خارج از این حوزه توسط افرادی که در رأس امور صنعت حمل و نقل نیستند، به جامعه حمل و نقل معرفی شود. هدف دیگر از برگزاری همایش، فراهم ساختن بستر مناسب و فرصت‌های لازم جهت ارائه طرح‌های کارآفرینی و معرفی آن به جامعه دانش و افراد جویای کار می‌باشد. وی اظهار امیدواری نمود تا با برگزاری چنین همایش‌هایی و علی‌الخصوص همایش نوآوری در صنعت حمل و نقل بتوان به این دو هدف مهم دست یابیم که اولاً جامعه فارغ‌التحصیل، دانشگاهی و جامعه جویای کار که ایده، خلاقیت و نوآوری در حوزه صنعت حمل و نقل دارند این طرح‌ها را به دست اندرکاران حوزه صنعت حمل و نقل معرفی نمایند و ثانیاً افرادی که با این طرح‌ها به دنبال فضاهایی برای کسب و کار هستند، بتوانند از این فرصت‌ها و فضاها استفاده نموده و در آینده از همین موضوعات در رفع مشکلات

حمل و نقل مدد جویند. و در ادامه گفت بازده صنعت حمل و نقل تنها محدود به حمل و نقل درون شهری و برون شهری نیست. اگر بخواهیم تمام صنعت را در نظر بگیریم شاید در این همایش نکتند ولی همواره سعی شده است تا بخشی از پژوهش‌ها و مطالعات این حوزه در این همایش ارائه شود.

تغییر نگاه در سال نوآوری

دکتر عبادتی رئیس ستاد کارآفرینی شهر تهران - با اشاره به این مطلب که ستاد کارآفرینی شهرداری تهران نزدیک به دو سال است که در زیرمجموعه حوزه معاونت امور اجتماعی شهرداری تهران فعال است و بخشی از فعالیت‌های این ستاد در حوزه شهری رقم می‌خورد عنوان کرد: یکی از اهداف شهرداری حوزه فعالیت‌های اجتماعی و در حقیقت فعالیت‌های اقتصادی و رونق کارآفرینی در شهر تهران است و فعالیت‌های ارائه شده در حوزه ستاد کارآفرینی نیز مبتنی بر چند بخش اطلاع‌رسانی، ترویج و فرهنگ‌سازی می‌باشد. همانطور که می‌دانیم بسیاری از معضلات اجتماعی به سبب فقر و بیکاری و فقر و اشتغال در کلان شهرها رقم می‌خورد. از نگاه دیگر کمک به انجام فعالیت‌های کارآفرینی راهی به سوی کاهش مشکلات مذکور است.

وی اشاره کرد: بر طبق آمارها باید سالانه حدود یک میلیون و دویست هزار شغل ایجاد گردد که این آمار سبب کاهش نرخ بیکاری تا حدود ۱۰ درصد گردد با این رویکرد و در راستای

تحقق اصل ۴۴ و خصوصی‌سازی و نیز در راستای خلاقیت و توسعه خدمات و مشاغل، فعالیت‌های بسیاری صورت گرفته است و فقط باید بتوانیم نزدیک به این ارقام حرکت نماییم. به گفته رئیس ستاد کارآفرینی شهر تهران، ستاد کارآفرینی صرف نظر از مراکز رشد و مراکز کارآفرینی که در مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران ایجاد نموده و هرکدام مأموریت خاص خود را عهده‌دار است، در حوزه ستاد بومی سعی داشته تا با ورود به حوزه‌های مختلف عملکردی، چه در ساختار دولتی و چه در ساختار بخش خصوصی، این فعالیت‌ها را شناسایی کرده و حداقل بتواند انعکاسی از مواردی باشد که در همایش‌ها عنوان می‌گردد همچون همین همایش که یکی از محورهای رشد و شکوفایی در حوزه حمل و نقل و بخش‌های وابسته به این حوزه می‌باشد.

وی عنوان نمود: خوشبختانه در شهر تهران فعالیت‌هایی در بخش حمل و نقل شهری و غیر شهری، بخش‌های گردشگری و در حوزه توسعه خدمات توزیع در حمل و نقل و ... صورت گرفته که اشتغالزایی را بسیار توسعه بخشیده است.

دکتر عبادتی ادامه داد: در ستاد، کارگروهی با عنوان کارگروه حمل و نقل و کارآفرینی شکل گرفته است که طرح‌هایی که در این ارتباط به ستاد ارسال می‌شود بررسی شده و برخی از آنها که قابلیت اجرایی در ستاد را دارا باشد مورد استفاده قرار می‌گیرد. تنها هدف ما

این است که ذهن مدیران و مسئولین ارشد سازمان‌ها را به برخی از فعالیت‌هایی که در حوزه آنان می‌باشد چه در بخش برون سپاری این فعالیت‌ها و چه بخش کارآفرینی در درون سازمان معطوف نماییم.

وی در پایان تصریح کرد: امیدواریم با تغییر نگاه در سال نوآوری بتوانیم در جهت‌گیری کارها در توسعه بخش خصوصی و حداقل حمایت از کارآفرینی در بخش حمل و نقل و حمایت از سرمایه‌های موجود در این بخش، گام‌های مثبت‌تری برداریم.

در ادامه همایش، مهندس احسان منصوری - دانشجوی دکترا و عضو هیأت علمی دانشگاه اراک به معرفی طرح خود تحت عنوان "سیستم هوشمند برنامه‌ریزی حمل و نقل مسافر" پرداخت و بحث حمل و نقل درون شهری به واسطه تاکسی را در خصوص این طرح مطرح کرد. مهندس رضا ناظمی نیز از شرکت سامان آوران ارتباط به معرفی طرحی در خصوص اشتراک گذاری خودرو در سطح شهر با عنوان "سیستم هم‌پیمایی سازمانی" پرداخت. در ادامه از مرحوم مصطفی شفیعی - مدیرعامل شرکت حامد بار مراسم یادبودی بعمل آمد و سوابق کاری وی در قالب فیلمی به نمایش درآمد.

کارآفرین سرمایه‌دار نیست

مهندس خادم‌الاسلام مدیرعامل سازمان ترافیک - بیان داشت: در مبحث کارآفرینی با چند محور روبرو هستیم که یکی از آنها بحث حوزه اشتغال و کارآفرینی می‌باشد. محور دوم

آنچه که بعنوان کارآفرین با آن مواجهیم این است که کارآفرین سرمایه‌دار نیست اما می‌داند چگونه از سرمایه‌های راکد استفاده نماید. مخترع، مبتکر یا هنرمند نیست ولی توان بهره‌برداری از تخصص و هنر و کار دیگران را دارد و منتظر سرمایه‌گذاری‌های دولت نیست و با استفاده از فرصت‌های ممکن فضاهای لازم را ایجاد نموده و ایجاد شغل می‌نماید در نتیجه کارآفرین ایجاد تکنولوژی و بازارهای جدید می‌نماید و تغییر و تشدید سرمایه‌گذاری و گسترش بازار و نوآوری دارد.

وی اشاره کرد کارآفرین جدای از ویژگی‌های نوآوری، خلاقیت، مخاطره‌پذیری، اعتماد به نفس و هدفدار بودن، دارای عکس‌العمل مثبت در مقابل مشکلات است و ادامه داد: محور سوم، وظایف و آمارهایی است که در حوزه‌های حمل و نقل و ترافیک شهر تهران با آن روبرو هستیم طبق آمارهای موجود حدود ۹ درصد شاغلین، در بخش حمل و نقل اشتغال دارند یعنی رقمی در حدود یک میلیون و ۸۰۰ هزار نفر که این نسبت در کشور ما یک به ۱۴ است درحالیکه در کشورهای دیگر این رقم به یک به ۸ می‌رسد.

وی ادامه داد: در مدیریت سیستم‌های حمل و نقل، چه در مدیریت عرضه و چه در مدیریت تقاضا، جایجایی بهینه انسان و کالا به جای جایجایی وسیله نقلیه یک هدف اصلی برشمرده می‌شود و این مهم بر چند محور استوار است از جمله بحث اشتغالزایی و افزایش عرضه. در واقع اگر بخواهیم در خصوص کارآفرینی در حمل و نقل سخن بگوئیم باید با این سه نگاه: نگاه مدیریت شهر و شهرداری، نقش و ویژگی کارآفرینان، نقش و وظایف سازمانی بنگریم و اگر بخواهیم وظیفه‌ای را در این خصوص انجام دهیم باید در قالب یکسری نقش بتوان هر سه مورد را پاسخگو بوده و به آن عمل نمود.

مدیر عامل سازمان ترافیک تصریح کرد: بحثی که در این خصوص درصدد انجام آن هستیم، بحث کاهش تصدی‌گری و کاهش خصوصی‌سازی است که در این ارتباط کارهای زیادی صورت

گرفته است و در آینده نزدیک می‌توانیم این حوزه را توسعه دهیم. مثلاً در بخش تاکسیرانی با حدود ۳۸ شرکت تاکسیرانی خصوصی، تعداد سیزده هزارو چهارصدو پنجاه و دو ناوگان در سطح شهر تهران فعال است.

به گفته مدیرعامل سازمان ترافیک، تعداد ۵۴ هزار و ۹۰۵ نفر راننده فعال در این بخش اشتغال دارند و حدود ۷۶۰ نفر شاغل در بخش ستادی این شرکت‌های خصوصی مشغول به فعالیت هستند. نکته جالب در همین بخش تاکسیرانی در سامانه بخش تاکسی بانوان، این است که ۶۴۶ نفر در این بخش راننده فعال منحصراً جهت بانوان موجود است. در زمینه اتوبوسرانی در شهر تهران حدود ۲۶ شرکت اتوبوسرانی خصوصی در شهر تهران به صورت فعال موجود است که حدود ۱۸۷۷ ناوگان فعال بوده که تعداد ۲۶۰ نفر در بخش دقتی اشتغال دارند و تعداد رانندگان نیز به تعداد اتوبوس‌ها می‌باشد.

خادم الاسلام وظیفه دیگر سازمان متبوع خود را فراهم ساختن محیط مناسب اقتصادی حقوقی- آموزشی و سیاسی جهت فعالیت‌های کارآفرینی دانست و اذعان داشت: اگرچه کارآفرین دارای ویژگی‌ها و توانمندی‌های متعددی است اما به شرایط مناسبی هم نیاز دارد. مثلاً در برخی بخش‌ها از جمله کارت پارک، به عنوان سازمان متولی به شورای شهر مراجعه نموده‌ایم و تعداد قابل توجهی نیروی انسانی را در این عرصه مشغول به فعالیت نمودیم. همچنین در خصوص خودروها، ۱۹ هزار واحد پارکینگ با ۵۰۰ نفر نیروی انسانی مشغول به کار و در بخش موتور سیکلت‌ها و پارکینگ آنها حدود ۲۱۱۵ نفر و در بخش خودپردازها در نقاط مختلف شهر حدود ۷ هزار پارکینگ را اختصاص داده‌ایم منتهای صنعت وابسته به این خودپردازها که می‌تواند در خود کارآفرینی داشته باشد.

وی ادامه داد: بدین ترتیب با گسترش این بخش‌ها بستر کارآفرینی نیز فراهم می‌آید. ساخت پارکینگ‌های بین حاشیه در شهر

تهران؛ با شرایط موجود با توجه به طرح افق چشم‌انداز نزدیک به ۴۵۰ هزار پارکینگ نیاز است تا فضای شهر تهران را تأمین نماید. این امر عملاً از عهده بودجه شهرداری بر نمی‌آید و ثانیاً نیاز به مشارکت بخش خصوصی و فعالیت‌های کارآفرینی در این زمینه است و ما بعنوان مدیریت شهری وظیفه داریم تا شرایط لازم به تسهیل در دادن وام‌های کم بهره و تسهیل در دادن پروانه و برنامه‌ریزی‌های مناسب در این خصوص و نیز تشخیص نیاز به پارکینگ در فضای مناسب (مکان یابی مناسب) را فراهم آوریم.

وی اشاره کرد: در بخش ارتباطات، بطور مثال باید ظرفیت پیک موتوری را در شهرستان‌ها همانند تهران گسترش داد و نیز در خصوص سرویس مدارس که باید موانع اجرایی را در این خصوص شناخته و برطرف ساخت و فضا را برای فعالیت بخش خصوصی آماده نمود.

به گفته مهندس خادم الاسلام، ایجاد و توسعه الگوهای جدید است که سبب می‌شود تا کارآفرینان در این زمینه فعال شوند برای مثال می‌توان از طرح دوچرخه یاد کرد که چندین تجربه ناموفق در این خصوص دارد و به هیچ عنوان جدی گرفته نشده است و عنوان شده است که دوچرخه برای شهر تهران مناسب نیست در صورتی که اگر این طرح خوب اجرا شود بسیار مناسب می‌باشد. برطبق پیش‌بینی‌ها در ۱۷ سال آینده با توجه به طرح جامع می‌بایست ۱۸۰ سفر روزانه با دوچرخه انجام شود درحالیکه اکنون تنها ۵۴ هزار سفر با دوچرخه انجام می‌شود یعنی باید ۱۲۶ هزار سفر ایجاد نماییم.

وی ادامه داد: صرف نظر از خدمات کارآفرینی در این حوزه و بحث دوچرخه و بحث‌های مربوط به ترافیک، خدمات جانبی صنعت که در این ارتباط می‌تواند فعال باشد، نیز مطرح است از جمله توسعه عناوین و مفاهیم جدید و تجربه شده در سایر نقاط دنیا. بطور مثال اصطلاح دورکاری که عبارت است از: کار در منزل، دفاتر مخابراتی، مراکز تجارت از راه دور و کار

در دفاتر مجازی. در حقیقت دورکاری شکل جدیدی از سازمان‌دهی کار است که مبتنی بر IT می‌باشد و فعالیت‌های کاری با تکیه بر جامعه اطلاعاتی و فناوری اطلاعات است. بر اساس مطالعاتی که در سازمان ترافیک صورت گرفته است ۵۰ درصد مشاغل قابلیت دورکاری دارند، یعنی ضمن کاهش و صرفه‌جویی در هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری، موجب اشتغال نیروی انسانی جدید در ظرفیت‌های خالی می‌شوند و این مفهومی است که ما از به سمت آن رفتن هراس داریم.

وی در پایان گفت: مطالب عنوان شده برخی تجربیات اجرایی بوده که عملاً صورت گرفته است. برخی در دست اقدام بوده و برخی مفروضات نظری است که به دلایل مختلف مثل فقدان تجربه و آگاهی لازم و دانش اجتماعی و نگاه مشترک بر آن، تحقق آنها را با دشواری مواجه ساخته است و اینها همه از مواردی است که فکر می‌کنیم در چنین نشست‌هایی می‌توان موانع و مشکلاتشان را بر طرف ساخته و به یک دیدگاه مشترک دست یافت.

بررسی مفاهیم کارآفرینی با رویکردها و سازمان‌های کارآفرینی

دکتر سید علیرضا فیض بخش عضو هیأت علمی دانشگاه صنعتی شریف- سخنان خود را با تعریفی از کارآفرینی آغاز نموده و گفت: کارآفرینی فرآیندی است که تا کنون وجود نداشته و به واقعیت مبدل شدن این فرایند باید با به راه انداختن کسب و کاری صورت گیرد که طبیعتاً زمان و انرژی بسیار زیادی را به خود اختصاص می‌دهد. کارآفرینی مساوی است با ۱۸ ساعت کار کردن در طول روز، که در کنار صرف این وقت و انرژی، پذیرش ریسک نیز وجود دارد و بسیار طبیعی است زیرا مخاطرات در راهی که پیش از ما کسی در آن قدم نگذاشته است مشخص نیست و نمی‌توان کار جدیدی را صورت داد و انتظار ریسک نداشت و علاوه بر این ریسک‌ها بیش از اینکه مالی باشد، ریسک‌های اجتماعی و زمانی است و به شدت زندگی کارآفرین را تحت تأثیر قرار



می‌دهد بطوریکه قسمتی از زندگی کارآفرین، پذیرش این ریسک‌ها و دست و پنجه نرم کردن با آنهاست.

وی ادامه داد: تمام این امور یعنی تحمل ریسک، به کار گرفتن انرژی زیاد و صرف سرمایه زیاد دلایل مختلفی دارد که دلایل آن عبارت است از: پاداش‌های ماهانه، بازگشت بالای سرمایه و کسب درآمد بالا، و دیگر لذت بردن از کار بزرگی که کارآفرین احساس می‌کند می‌تواند انجام دهد و دیگران از عهده آن کار برنمی‌آیند و دیگر ارضاء نیز استقلال‌طلبی است که بر این اساس کارآفرین، کارفرمای خود است.

دکتر فیض بخش در ادامه به بیان تفاوت میان خلاقیت و نوآوری پرداخت و گفت: خلاقیت، جرقه‌ای است که در ذهن می‌زند ولی نوآوری یعنی ایده خلاقانه را به محصولی تبدیل نماییم و در واقع فرق میان مخترع و کارآفرین در همین جاست. مخترع کسی است که ایده بکر و نابی دارد و آن را بکار می‌بندد و دیگران را متحیر می‌سازد ولی کارآفرین کسی است که آن ایده چه از آن خودش باشد یا دیگری، آن را به بازار عرضه نموده و وجه آنرا را دریافت می‌نماید و در واقع کارآفرینی با این مفهوم، یعنی خلق ارزش و تولید ثروت و ساختن بازار.

سازمانی شکل می‌گیرد. عضو هیأت علمی دانشگاه صنعتی شریف تصریح کرد: تفاوت تکنولوژی و دانش در این است که بشر هزینه می‌کند تا دانش به دست آورد ولی در تکنولوژی از دانش جهت تولید ثروت استفاده می‌نماید. هم تکنولوژی و هم دانش در طی ۱۰ سال گذشته سرعت بسیار خوبی داشته است. حرکت دانش بسیار آرام بوده است و به سرعت توسعه پیدا کرده است و در نتیجه تحول کالا و محصول صورت گرفته و تنوع محصولات سبب روی آوردن به محصول جدید شده است درحالیکه این تحول در عصر اجداد ما صورت نمی‌گرفت که به سبب ظهور کالای جدید به سرعت از آن استقبال نمایند. وی ادامه داد: در چنین فضایی، پایداری به هم می‌ریزد و اوضاع پیچیده می‌شود تا جایی که اکنون حتی می‌توان سوغات و صنایع دستی را از روستا به تمام نقاط جهان صادر نمود و در واقع می‌توان گفت فضای رقابتی شدیدی در سطح دنیا شکل گرفته است و افزایش رقابت نیاز شدیدی به انعطاف‌پذیری دارد زیرا هرکسی هر چیزی را که می‌پسندد انتخاب می‌نماید.

تبدیل نمود؟ زیرا تعدا زیادی از نیروها در این بخش‌ها اشتغال دارند و تولید ناخالص ملی را در این سازمان‌های بزرگ ایجاد می‌نمایند پس بدین ترتیب بزودی اهمیت کارآفرینی سازمانی بسی بیشتر از خود کارآفرینی خواهد شد.

وی در پایان اشاره نمود: در کارآفرینی سازمانی، بحث شغل جدید مطرح است. در قسمتی از بازار اشتغال ممکن است نوآوری وجود داشته باشد و در حوزه ای، چند محصول جدید با فرآیندهای جدید ایجاد شده باشد در این صورت باید به سراغ محصولاتی با بازارها و فرآیندهایی کاملاً متفاوت برویم که این همان تجارت نوین می‌باشد که به واسطه آن می‌توانیم محصولات کاملاً متفاوت و جدید ارائه نماییم.

کارآفرینی سازمانی مدل‌هایی دارد که باید بر اساس سازمان‌های دولتی و خصوصی بزرگ پی‌ریزی شوند. مثلاً سیستم‌های تشویق و تنبیه که بر این نکته اشاره دارد که تأثیر فرد در سود نهایی شرکت تا چه میزان مؤثر بوده و یا اینکه تا چه اندازه ایده‌ها و نوآوری‌های موفق داشته است. که در این صورت اگر بخواهیم به موفقیت‌ها پاداش دهیم کسی که ایده جدیدی دارد همواره نگران است که آیا موفق خواهد شد یا خیر به این ترتیب ایده‌های نو اکثراً توسط خود کارآفرینان باز می‌گردد.

بخش خصوصی قوی و آزاد با نظارت سازمان های دولتی

مهندس سیده فاطمه مقیمی-مشاور رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و مدیر عامل شرکت حمل و نقل بین المللی سدید بار- در شروع سخنانش بر این مطلب اشاره نمود که با توجه به بحث صنعت حمل و نقل و بررسی نقش و میزان سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل باید به نقش اتاق بازرگانی و صنایع و معادن نگریست که نقش بسیار پر رنگی را در صنعت حمل و نقل به عهده دارد.

وی پس از اشاره کوتاه به تاریخچه پیدایش حمل و نقل در دنیا، ابراز داشت: صنعت حمل و نقل و سیستم مهندسی اطلاعاتی و در خدمت گرفتن تکنولوژی جدید نه تنها باعث جابجایی

به گفته دکتر فیض بخش، اتفاق دیگر این است که بازارهای سرمایه دنیا با امنیت بالا و در دسترس است و دسترسی به ثروت، سرمایه‌گذاران و بانک‌ها میسر گشته است و این امور منجر شده تا کارآفرینان از شرکت‌های بزرگ خارج شده و به دنبال راه‌اندازی کسب و

دکتر فیض بخش:
خلاقیت، جرقه‌ای است که در ذهن می‌زند ولی نوآوری یعنی ایده خلاقانه را به محصولی تبدیل نماییم و در واقع فرق میان مخترع و کارآفرین در همین جاست. مخترع کسی است که ایده بکر و نابی دارد و آن را بکار می‌بندد و دیگران را متحیر می‌سازد ولی کارآفرین کسی است که آن ایده چه از آن خودش باشد یا دیگری، آن را به بازار عرضه نموده و وجه آنرا را دریافت می‌نماید و در واقع کارآفرینی با این مفهوم، یعنی خلق ارزش و تولید ثروت و ساختن بازار.

کار باشند بطور مثال شرکتی که ۵۰۰۰ کارمند دارد، نیروهای کلیدی آن می‌توانند بیرون از شرکت کسب و کاری را راه اندازی کنند و رقیب شرکت مادر شوند.

وی بر این مطلب اشاره کرد که شرکت‌ها چگونه می‌توانند افراد خلاق و نوآور را در شرکت حفظ کنند؟ در این خصوص باید به این مطلب بیندیشند که همین فرد اگر از شرکت خارج شود می‌تواند رقیبی برای شرکت به شمار رود زیرا اصولاً کارمند طرح را در سازمان ارائه نمی‌دهد که به نام دیگری ثبت گردد. پس اگر بیرون از شرکت آن را راه‌اندازی نماید هم سود بیشتری خواهد برد و هم اعتبار بیشتری به دست خواهد آورد. که در این خصوص این بحث مطرح می‌شود که چگونه می‌توان در سازمانی بزرگ کارآفرینی ایجاد نمود؟

اگر در کشور ما، مقوله کارآفرینی خوب اجرا شود به زودی چندین برابر نیازی که به مقوله کارآفرینی داریم به مقوله کارآفرینی سازمانی خواهیم داشت. سازمان‌هایی چون سازمان‌های دولتی، شهرداری، و وزارت کار کاملاً دولتی را چگونه می‌توان به سازمان‌های کارآفرینی



کالاها و کوتاه‌تر شدن زمان دسترسی و مقاصد و محصولات در اقصا نقاط جهان شده، بلکه تغییراتی را در صنعت جهانگردی ایجاد نموده است. وضعیت صنعت حمل و نقل یکی از شاخص‌های مدل در رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی هر کشور به شمار می‌رود و مبادلات کالا را بعنوان یکی از شاخه‌های اقتصادی در سطح جهان بر عهده دارد و همواره مورد توجه کشورهاست.

مهندس مقیمی یادآور شد: ایران به دلیل موقعیت خاص و استراتژی و برخورداری از ناوگان، راه‌آهن، بنادر فعال در سواحل دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، توانایی بالقوه‌ای برای عبور حجم کالاها دارد و رشد و شکوفایی زیادی را در این زمینه داشته است. با بررسی سهم ارزش افزوده کل بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی به قیمت ثابت سال ۷۶ به این نتیجه رسیده‌اند که طی سال‌های اخیر بین ۷/۵ و ۸/۵ درصد نوسان داشته است و در بین بخش‌های مختلف حمل و نقل، حمل و نقل جاده‌ای با میزان سهمی در حدود ۹۰ درصد، بالاترین سهم را در ارزش افزوده داشته است و بخش حمل و نقل هوایی و دریایی با حدود ۴ درصد با اختلاف جزئی از یکدیگر قرار گرفته‌اند و حمل و نقل ریلی با میزان ۲ درصد، کمترین سهم را به خود اختصاص داده است.

وی ادامه داد: در جمهوری اسلامی ایران با مساحتی دقیق بر طبق آمار، سهم تولید ناخالص داخلی مساوی است با ۷۶/۵۵۰ میلیون دلار آمریکا. همسایگی با ۱۵ کشور که پتانسیل موجود در کشور ایران به مراتب بیش از دیگر کشورهای هم‌جوار است و با توجه به راه‌های آبی، جاده‌ای، شوسه‌ای و راه‌آهن متصل به کشورهای هم‌جوار، قرار گرفتن در دو مسیر کریدور شمال و جنوب و شرق و غرب که بخش بزرگی از شاهراه آسیایی آن از ایران می‌گذرد، موقعیت ویژه‌ای را برای کشورمان به وجود می‌آورد و استفاده بسیار مثبت و بهینه از این موقعیت می‌تواند جمعیت در حال رشد کشور را با توجه به رشد نیروی کار ارتقا بخشد.

نکته‌ای که در بحث فعال نمودن و شاخص ساختن کارآفرینی حمل و نقل حائز اهمیت است بحث و بررسی اتاق بازرگانی و ارتباط آن با حمل و نقل می‌باشد که پس از پیروزی انقلاب اسلامی از جمله سازمان‌های تأثیرگذار در اقتصاد کشور و کارآفرینی، اتاق بازرگانی می‌باشد.

وی همچنین به نگاه اجمالی به پارلمان بخش خصوصی یا اتاق بازرگانی پرداخت و عنوان

نمود: اتاق بازرگانی پس از انقلاب اسلامی رشد و پیشرفت سریعی داشته است و شاید کمتر کسی تصور می‌کرد این پارلمان در بخش خصوصی بتواند رشدی چنین فزاینده داشته باشد و پس از انقلاب با ترک کشور توسط صاحبان صنایع، کارخانه‌داران، مقامات مربوطه

همچنین می‌تواند پیشرفت خود را مدیون داشتن بخش خصوصی قوی و آزاد و دادن نقش رهبری و ارشادی و نظارت به سازمان‌های دولتی باشد و در این راه تا حدی موفق شد که در برنامه ۵ ساله اول ۶۰ درصد سرمایه‌گذاری ثابت را به بخش خصوصی واگذار نماید.

سال‌های پس از انقلاب، اتاق بازرگانی توانست بخش خصوصی را فعال نماید و به مقامات دولتی و جامعه ثابت کرد که هر جامعه‌ای همچین می‌تواند پیشرفت خود را مدیون داشتن بخش خصوصی قوی و آزاد و دادن نقش رهبری و ارشادی و نظارت به سازمان‌های دولتی باشد

و حتی بخش‌های مردم عادی شاید این مسأله احساس می‌شد که صنعت در کشور رکورد داشته باشد. بسیاری از کارخانه‌ها و واحدهای تولیدی مصادره شد و آنهایی که به بانک‌ها مقروض بودند تحت پوشش بانک، دولت، نهادها و سازمان‌های برخاسته از انقلاب قرار گرفتند و تعدادی از نمایندگان آنها نیز به عضویت اتاق بازرگانی درآمدند.

وی ادامه داد: لایحه اصلاح قانون تشکیل اتاق‌های بازرگانی صنایع و معادن در مجلس پس از موفقیت، بازرگانان و بهره‌برداران را امیدوار ساخت تا با تصویب این قانون و تصویب آیین‌نامه‌هایش، آزادی عمل بیشتری داشته باشند و در پیشبرد اقتصاد کشور و توسعه تجارت خارجی نقشی اساسی ایفاء نمایند.

مدیر عامل شرکت سدید بار اذعان داشت: در سال‌های پس از انقلاب، اتاق بازرگانی توانست بخش خصوصی را فعال نماید و به مقامات دولتی و جامعه ثابت کرد که هر جامعه‌ای

تلاش اتاق بازرگانی همواره بر این بود تا ۷۵ درصد از سرمایه‌گذاری برنامه‌ها را توسط بخش خصوصی صورت دهد و اصلاحات ساختاری لازم به تحقق بپیوندد. بطوریکه درحال حاضر اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران با حدود ۲۵ هزار عضو فعال و با عنوان بزرگترین و مهمترین تشکل اقتصادی بخش خصوصی، مشغول به فعالیت می‌باشد. وی اضافه کرد: مهمترین اهدافی که در منشور اتاق بازرگانی مد نظر است؛ کمک به فراهم ساختن موجبات رشد و توسعه اقتصادی کشور، تبادل افکار و بیان آراء و عقاید مدیران صنایع و معادن و کشاورزی با هدف توسعه و پیشرفت بخش خصوصی، حضور و مشارکت بخش خصوصی در مراجع سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری‌ها است که از نگاه‌های اتاق بازرگانی بعنوان پارلمان بخش خصوصی استفاده می‌نمایند.

وی اشاره نمود: استراتژی اتاق بازرگانی تهیه برنامه‌های بازنگری فعالیت‌ها و فرآیند جاده

است که اتاق به منظور ادامه‌سازی و روان‌سازی قوانین متعلقه‌اش و تهیه و تنظیم ساختار جدید سازمانی و تقویت کمیسیون‌های موجود به برگزاری جلسات منظم با عنوان جلسه صبحانه با مسئولین اقدام نموده است بدین ترتیب که هریک از مسئولین را به یک صبحانه دعوت کرده و نمایندگان بخش خصوصی (۶۰ نفر) نیز حضور دارند و سؤالات مطرح در مقوله اقتصادی را به چالش کشانیده و پاسخ‌های لازم را دریافت می‌کنند و بازوی توانمندی در بخش خصوصی خواهند بود.

وی در پایان گفت همچنین ادامه داد: بخشی که در اتاق بازرگانی بسیار فعال است، بخش کمیسیون‌هاست. در این بخش ۶ کمیسیون فعال وجود دارد که یکی از این کمیسیون‌ها، کمیسیون حمل و نقل است که وظایف تخصصی آن مسائل خرد و کلان در بخش حمل و نقل می‌باشد و با دولت جهت تدوین قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل و امور گمرکی و ارتقاء سطح دانش دست‌اندرکاران در مجموعه حمل و نقل و توسعه همکاری‌های حمل و نقلی و ترانزیتی همکاری دارد. با توجه به پتانسیل‌های موجود در اتاق بازرگانی و کمیسیون‌های فعال آن، می‌تواند جایگاه بسیار مثبتی را در حمایت از کارآفرینان و توسعه کارآفرینی در ایران در حوزه حمل و نقل بین‌المللی اعمال نماید.

در ادامه همایش، مؤمنی - مدیریت شرکت اتوبوسرانی رخس - و مهندس مهین مطری‌زاده - طراح هنرستان حمل و نقل - به معرفی طرح‌های خود پرداختند و تجارب خود را در این زمینه بازگو نمودند. سپس، مهندس وحدت کار کارشناس سازمان حمل و نقل و ترافیک، با موضوع "کارآفرینی و سیستم‌های هوشمند حمل و نقل"، مهندس سعیدی - عضو هیأت مدیره اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران - با موضوع "صنعت هوانوردی و کاربرد آن در بخش خصوصی و کارآفرینی". مخبر - مدیر عامل شرکت TC با عنوان "آمایش صنعت حمل و نقل درون شهری" و دادفر - کارشناس راه‌آهن جمهوری اسلامی - با عنوان "جایگاه حمل و نقل ریلی در گسترش کارآفرینی" به ارائه مقالات خود پرداختند. پایان همایش نیز با اهداء جوایز توسط مهندس خادم‌الاسلام و دکتر برادران و دکتر واعظ - مدیر کل کارآفرینی وزارت راه و ترابری - همراه بود.

