

بخش حمل و نقل که در فصل ۱۷ قانون برنامه سوم توسعه به آن پرداخته شده است نگی از محورهای اساسی توسعه بنادر و از عوامل اصلی ایجاد روابط اجتماعی، فرهنگی - اقتصادی بینمابین کشورها است. بر اساس سند برنامه سوم توسعه نقاط قوت حمل و نقل کشور در بخش جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی موارد ذیل می‌باشد.

۱- موقعیت ممتاز ایران بعنوان پرترددترین کشورهای آسیای میانه و قاره‌های آسیا و اروپا

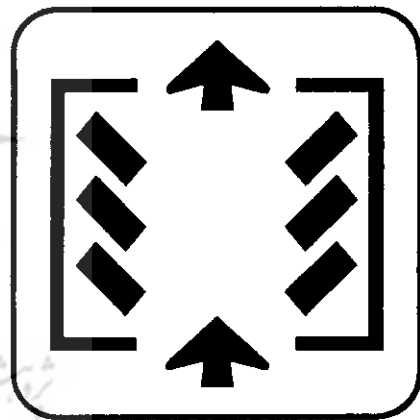
۲- سهم بالای بخش غیردولتی در بهره‌برداری از حمل و نقل جاده‌ای

۳- امکانات مناسب زیربنایی در شبکه ریلی و مناسب ارائه خدمات در بنادر

۴- وجود ایستگاه‌های بالا در شبکه ریلی و هماهنگی نسبی بخش حمل و نقل دریایی با

استانداردهای جهانی
۵- وجود بنایانه‌های بار و مسافر در کشور و وجود ظرفیت اسمی مناسب در بنادر بازرگانی ایران.

۶- وجود ظرفیت مناسب در فرودگاه‌های کشور در زمینه جوابگویی به تقاضای حمل و نقل هوایی
۷- وجود موقعیت ممتاز منطقه‌ای در عرضه خدمات هوایی
۸- وجود مناطق ویژه اقتصادی و قابلیت تبدیل



جایگاه شرکت‌های تعاونی حمل و نقل در کاهش تصدیی‌گری دولت در فصل ۱۷ قانون برنامه سوم

○ ژاله منبری

برخی از بنادر به بندر تجاری
۹- عدم وابستگی نه‌مراکز آموزش دریایی خارج از کشور
۱۰- ارزیابی حمل و نقل جاده‌ای در
مقایسه با سایر شاخه‌های حمل و نقل
۱۱- ارزیابی نیروی کار در بخش حمل و نقل جاده‌ای و کثرت تعداد ناوگان
بخشی از مشکلات و تنگناهای حمل و نقل کشور براساس سند برنامه سوم توسعه به شرح ذیل می‌باشد.

۱- عدم توسعه کمی و کیفی کافی شبکه ناوانه‌های مسافر و کالا در حمل و نقل جاده‌ای - عدم استفاده از امکانات ریلی و قطارهای سریع‌السیر برای جابجایی کالا و مسافر - عدم امکان رقابت با بنادر منطقه به لحاظ قوانین و مقررات موجود - عدم تعادل بین قیمت فروش و قیمت تمام شده خدمات و ارزیابی و وابستگی تکنولوژی تأسیسات و تسهیلات حمل و نقل هوایی

۲- نقش غالب و مسلط دولت در تمرکز امور - سیاستگذاری - کنترل و نظارت در بخش حمل و نقل

۳- فرسودگی و بالا بودن متوسط سن ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و دریایی و هوایی

۴- رفاهی نبودن صنعت خودروسازی - عدم استفاده از فناوریهای جدید در تولید وسایل نقلیه باری و مسافری

۵- عدم گسترش حمل و نقل ترکیبی در جابجایی کالا

۶- نامناسب بودن ضوابط و مقررات ناهاصانگی دستگاههای زیربند در حمل و نقل و نرانزیت و وجود قوانین و مقررات دست و پاگیر در بخش‌های ریلی و دریایی

۷- فقدان قوانین و مقررات حمایتی در جذب سرمایه بخش غیردولتی و سهم ناچیز بخش خصوصی در مدیریت و سرمایه‌گذاری حمل و نقل ریلی - نبود زمینه‌های لازم برای مشارکت بخش غیردولتی در سرمایه‌گذاری و بهره‌وری در تجهیزات و تأسیسات بنادر -

عدم حمایت لازم از شرکت‌های حمل و نقل هوایی غیردولتی

۸- عدم استفاده از فناوریهای اطلاعاتی و

عدم آشنایی دست‌اندرکاران حمل و نقل کالا در استفاده از آن - عدم توجه کافی به نگهداری بهسازی راه‌ها و اتکای نگهداری به منابع عمومی دولت

۹- بالا بودن میزان تصادف در جاده‌ها بعلت ناهماهنگی بین نیروهای کنترل‌کننده و مدیریت راه‌ها - پائین بودن استاندارد برخی از جاده‌ها - نارسایی نظام مدیریتی و ناهماهنگی طرح‌ریزی، اجرا، نگهداری و بهره‌برداری از شبکه راه‌های کشور

۱۰- عدم تناسب بین حجم پروژه‌ها و اعتبارات و طولانی شدن زمان اجرا در بخش حمل و نقل ریلی. عدم استفاده مطلوب از امکانات تعمیر و ساخت کشتی در داخل کشور در حمل و نقل دریایی - عدم توجه کافی به امور نگهداری و حفظ سرمایه‌گذاری‌های انجام شده

۱- بررسی تمهولات در پیش حمل و نقل کشور

حمل و نقل جاده‌ای:
بر اساس سند برنامه سوم توسعه جایجایی کالا از طریق ناوگان عمومی حمل و نقل کشور در سال ۱۳۶۹ برابر ۱۸۰/۲ میلیون تن و در سال ۱۳۷۶ برابر ۲۴۱/۲ میلیون تن بوده است. سهم راه آهن در این دوره از ۸/۲ درصد در سال ۱۳۶۹ به ۱۰/۱ درصد در سال ۱۳۷۶ افزایش یافته و سهم حمل و نقل جاده‌ای از ۹۱/۸ درصد در سال ۱۳۶۹ به ۸۹/۹ درصد در سال ۱۳۷۶ کاهش یافته است.

جایجایی مسافر از طریق ناوگان عمومی حمل و نقل کشور در سال ۱۳۶۹ برابر ۲۸۳/۵ میلیون نفر در سال ۱۳۷۶ برابر ۴۰۵/۱ میلیون نفر بوده است. سهم راه آهن و هواپیما در جایجایی مسافر به ترتیب ۲/۸ درصد و ۲ درصد در سال ۱۳۶۹ به ۲/۳ درصد و ۲/۶ درصد در سال ۱۳۷۶ رسیده است در صورتی که سهم جاده تقریباً ثابت مانده است.

جایجایی کالا از طریق جاده در سال ۱۳۶۹ برابر ۱۶۵/۴ میلیون تن و در سال ۱۳۷۶ برابر ۲۱۶/۸ میلیون تن بوده که

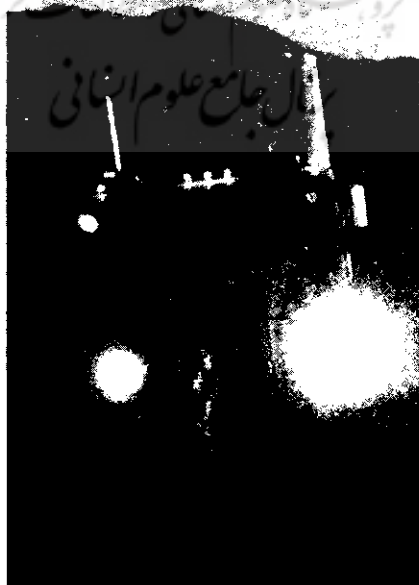
سالیانه ۲/۹ درصد رشد داشته است. طی دوره ۷۶ - ۶۹ متوسط سالانه تعداد سفر و مجموع مسافت طی شده هر وسیله نقلیه عمومی باری روندی افزایشی داشته است و در سال ۱۳۷۶ به ۷۰ سفر - کامیون و ۳۷ هزار کیلومتر رسیده است. با این حال عملکردهای یاد شده در مقایسه با نرم‌های جهانی (۲۰۰۰۰۰ کیلومتر و کار روزانه ۱۳ - ۱۰ ساعت) در سطح بسیار نازلی قرار دارد. بر اساس سند مورد اشاره ناوگان باری عمومی جاده‌ای در سال ۱۳۷۶ حدود ۵۰ درصد بالای ۱۹ سال عمر مفید داشته است. مسافر جایجا شده از طریق ناوگان عمومی در جاده‌های کشور در سال ۱۳۶۹ برابر ۲۷۰ و در سال ۱۳۷۶ برابر ۳۸۵ میلیون نفر بوده که از رشد ۵/۲ درصد در سال برخوردار بوده است.

طی دوره ۷۶ - ۶۹ متوسط سالانه تعداد سفر و مجموع مسافت طی شده یک وسیله نقلیه مسافری روندی افزایشی داشته و در سال ۱۳۷۶ به ۱۰۰۰۰۰۰ کیلومتر رسیده که عملکرد اخیر با مقایسه با نرم‌های جهانی ۳۰۰۰۰۰ کیلومتر و با کار روزانه تا ۲۱ ساعت هنوز در سطح نازلی قرار دارد.

سفر و مجموع مسافت طی شده یک وسیله نقلیه مسافری روندی افزایشی داشته و در سال ۱۳۷۵ برابر ۵۰۰ هزار تن (۷۱۵ میلیون تن - کیلومتر) و با درآمد ارزی برابر ۵/۵ میلیون دلار و در سال ۱۳۷۶ برابر ۹۵۸ هزار تن (۱/۲۹ میلیارد تن - کیلومتر) و درآمد ارزی ۱۸/۶ میلیون دلار بوده که از نظر وزن ۳۸/۴ درصد و از نظر درآمد ۸۲/۹ درصد در سال رشد داشته است.

مسافر حمل شده توسط راه آهن در سال ۱۳۶۹ برابر ۶/۷ میلیون نفر (۴/۶۱ میلیارد نفر - کیلومتر) و در سال ۱۳۷۶ برابر ۹/۵ میلیون نفر (۶/۱ میلیارد نفر - کیلومتر) بوده که از نظر جایجایی تعداد مسافر، رشد سالیانه ۴ درصد و از نظر نفر کیلومتر رشد ۳/۲ درصد داشته است.

حمل و نقل دریایی:
میزان تخلیه و بارگیری در نادر نجاری کشور در سال ۱۳۶۷، ۹ میلیون تن و در سال ۱۳۷۶ به ۳۱/۷ میلیون تن افزایش یافته است. میزان حمل کالا توسط ناوگان نجاری ملی دریایی از ۸/۹ میلیون تن در سال ۶۷ به ۱۴/۹ میلیون تن در سال ۷۶ افزایش و در عین حال سهم ناوگان ملی در حمل کالا به نادر کشور از ۶۷/۴ درصد در سال ۶۷ به



۷۶ درصد در سال ۷۶ افزایش یافته است.

- حمل و نقل هوایی:

تعداد فرودگاههای دارای پرواز برنامه‌ای از ۲۷ فرودگاه در سال ۱۳۶۷ به ۴۴ فرودگاه در سال ۷۶ افزایش یافته و کل فرودگاههای کشور در سال مذکور ۵۸ فرودگاه بوده است.

- تعداد مسافر اعزام و پذیرفته شده در فرودگاههای کشور در دوره ۷۶ - ۶۷ از ۱۰ میلیون نفر به ۲۰/۲ میلیون نفر افزایش یافته که به ترتیب از رشدی برابر ۸/۲ و ۸/۱ درصد در سال برخوردار بوده است.

- مسافر حمل شده در پروازهای داخلی و خارجی از ۵/۱ میلیون نفر و ۵۷۰ هزار نفر در سال ۱۳۶۷ به ۸/۴ و ۲/۲ میلیون نفر در سال ۱۳۷۶ افزایش یافته که از رشد سالانه‌ای به ترتیب ۵/۷ و ۱۶/۱۹ درصد برخوردار بوده است.

قانون برنامه سوم توسعه و

بفش حمل و نقل

فصل ۱۷ - حمل و نقل

ماده ۱۲۶ - به شرکت سهامی جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به منظور ارائه خدمات حمل و نقل منطقه‌ای، ترانزیتی و چند وجهی با مشارکت کشورهای عضو آگو نسبت به ایجاد شرکتهای حمل و نقل بین المللی اقدام کند.

ماده ۱۲۷ - به وزارت راه و ترابری اجازه داده می‌شود:

الف - بخشی از ماشین آلات، تجهیزات و اسکنی را که در راستای تحقق سیاست واگذاری، مازاد تشخیص می‌دهد بر اساس آئین نامه‌ای که توسط وزارت خانه‌های امور اقتصادی و دارایی، راه و ترابری و سازمان برنامه و بودجه تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید به فروش برساند و یا به صورت اجاره به پیمانکاران و شرکتهای تعاونی راهداری تشخیص صلاحیت شده واگذار کند.

ب - نسبت به کاهش و تعدیل نیروی انسانی بر اساس آئین‌نامه‌ای که به پیشنهاد وزارت مذکور و سازمان امور اداری و استخدامی کشور به تصویب هیأت وزیران

خواهد رسید، اقدام کند. منابع مالی مورد نیاز برای اصلاح ساختار نیروی انسانی نیز در راستای کاهش تصدی فوق از محل بند الف، این ماده در قالب لایحه بودجه سنوایی تأمین می‌شود.

ماده ۱۲۸ - به وزارت راه و ترابری اجازه داده می‌شود با حفظ مالکیت دولت بر خطوط ریلی و اعمال سیاست جامع و هماهنگ حمل و نقل ریلی کشور و جلوگیری از ایجاد انحصار در بخش غیر دولتی و تضمین استمرار ارائه خدمات، بخشی از فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل بار و مسافر، تعمیر، نگهداری و بازسازی شبکه و ناوگان حمل ریلی را به اشخاص حقیقی و حقوقی بخش غیر دولتی داخلی واگذار کند و در صورت لزوم با ایجاد شرکتهای مشترک بین بخش غیر دولتی داخلی و راه آهن جمهوری اسلامی ایران از آنها حمایت و تسهیلات لازم در این زمینه را فراهم سازد. ضوابط و مقررات این ماده به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۲۹ - با توجه به این که امور هوانوردی و حمل و نقل هوایی شامل ناوبری، نشست و برخاست، متحصرا در اختیار و در کنترل دولت سازمان هوایمایی کشور) می‌باشد، با پیش بینی تمهیدات مناسب برای جلوگیری از ایجاد انحصار در بخش غیر دولتی و تضمین استمرار ارائه خدمات، به دولت اجازه داده می‌شود:

الف - نسبت به واگذاری سهام شرکتهای هوایمایی جمهوری اسلامی ایران احداً کمتر تا ۴۹٪، هوایمایی آسمان، هوایمایی پیام، حمل و نقل هوایی نفت، خدمات هلیکوپتری (ساخته)، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکتهای تابعه آن و شرکت ملی نفتکش ایران به بخشهای تعاونی و خصوصی داخلی اقدام کند.

ب - با پیشنهاد مشترک شورای عالی هوایمایی کشور و دستگاه اجرایی ذربط اسانامه شرکتهای هوایی کشور (آسمان، پیام، حمل و نقل هوایی نفت، خدمات هلیکوپتری) را اصلاح کند. تغییرات اسانامه هوایمایی جمهوری اسلامی ایران

به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد. ماده ۱۳۰ - با حفظ حاکمیت دولت در امور هوانوردی و حمل و نقل هوایی شامل ناوبری، نشست و برخاست، توسط دولت و با رعایت ماده (۱۳۹) به سازمان هوایمایی کشوری اجازه داده می‌شود:

الف - نسبت به تکمیل و اجرای طرحهای فرودگاهی و پروازی و توسعه ناوگان هوایی با جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی از طریق انعقاد قرار دادهای مشارکت، پیش فروش خدمات فرودگاهی و خدمات پروازی اقدام و تعهدات مربوط را تأدیه کند. ب - به منظور تأمین هزینه اجرای برنامه‌های نگهداری، بهسازی و امنیت پرواز و توسعه زیر بناها در فرودگاهها و نیز استفاده از تجهیزات و سیستمهای جدید فرودگاهی و هوانوردی و امنیت، با تصویب شورای عالی هوایمایی کشور دو درصد (۲٪) قیمت فروش بلیط مسافران پروازی داخلی را دریافت کند.

ماده ۱۳۱ - به سازمان حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور اجازه داده می‌شود به منظور کمک به تدارک ناوگان حمل و نقل جاده‌ای بین شهری و احداث پایانه‌های مسافری و باری و مجتمع‌های خدمات رفاهی بین راهی توسط بخش غیردولتی با اولویت تعاونیها و ایثارگران، از محل منابع داخلی در قالب وجوه اداره شده نزد بانکها نسبت به تأمین تسهیلات اعتباری بانکی، اقدام کرده و مابه‌التفاوت نرخ سود را از منابع داخلی خود پرداخت کند. میزان وجوه اداره شده مذکور شامل اعتبار مربوط به پرداخت مابه‌التفاوت نرخ سود در بودجه سالانه سازمان مذکور تعیین می‌گردد.

ماده ۱۳۲ - به منظور تأمین منابع مالی مورد نیاز جهت توسعه، نگهداری و بهره‌برداری امر حمل و نقل جاده‌ای، به سازمان حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور اجازه داده می‌شود:

الف - از جسابجایی کالا و مسافر در جاده‌های کشور براساس تن - کیلومتر و نفر - کیلومتر عوارض وصول کند. میزان این عوارض همه ساله با پیشنهاد مجمع عمومی

سازمان حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور و تصویب شورای اقتصاد تعیین می‌گردد.

ب - حداکثر معادل پنجاه (۵۰) ریال برای هر تن - کیلومتر حمل و نقل کالا در داخل کشور از شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی که مبادرت به حمل و نقل کالای ترانزیتی می‌کنند با تأیید وزیر راه و ترابری از طریق دفاتر مرزی خود دریافت کند.

ج - صد در صد (۱۰۰٪) خسارت وارده بر ابله فنی و تأسیسات زیربنایی را وصول کند. بجز خسارات وارده بر اثر حوادث و سوانح غیرمترقبه و طبیعی که دولت بنا به توان، موظف به جبران آن خواهد بود.

د - کلیه دریافتیهای موضوع این ماده پس از وصول، به حساب سازمان حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور نزد خزانه‌داری کل واریز می‌شود تا براساس بودجه سالانه سازمان به مصرف برسد.

اهداف کمی و کیفی بخش حمل و نقل و تعاون در طول برنامه سوم توسعه

الف - اهداف کیفی

ایجاد بستر مناسب و امنیت لازم و ارائه تسهیلات موردنیاز جهت سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در امر حمل و نقل کالا و مسافر

- استقرار نظام ارزیابی عملکرد شرکتهای اتحادیه‌های تعاونی حمل و نقل به منظور توسعه و بهبود این بخش

- توجه خاص به بهسازی و آموزش مدیران و ارتقاء دانش و مهارت‌های مدیریتی آنان

- تناسب و یکسان بودن مقررات و سیاستهای ارزی و گمرکی و صادراتی برای ورود و خروج کالاها و خدمات از طریق ترانزیت کالا بصورت زمینی و دریایی

- از بین بردن تنگناهای موجود در جهت جذب سرمایه‌های خارجی در امور حمل و نقل دریایی و تجارت بازرگانی و خارجی

- اتخاذ سیاستهای حمایتی و ایجاد بستر مناسب مالی و بودجه‌ای در جهت فراهم

نمودن شرایط تثبیت نرخ واقعی ارز در بلندمدت، برای شرکتهای تعاونی حمل و نقل در امر ترانزیت کالا به داخل و خارج از کشور

- تحقق نظام ارزی کارآمد برای پاسخگویی به امور خدمات ارزی - مسافرتی و صادرکنندگان و واردکنندگان قطعات و لوازم یدکی خودرو

- تأسیس شرکتهای بیمه خوداتکایی با ساختار تعاونی و غیردولتی جهت افزایش ضریب اطمینان در صاحبان کالا با هدف نوسازی و ناوگان حمل و نقل

- بازاریابی در جهت شناساندن امکانات حمل و نقل بین‌المللی کشور در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی از طریق افزایش فعالیت نمایشگاههای تبلیغاتی و...

- بالا بردن بهره‌وری ناوگان و استفاده مناسب از ظرفیتهای ایجاد شده در بخش حمل و نقل جاده‌ای

- برقراری ارتباط منسجم و گسترده‌تر با شرکتهای اتحادیه‌های تعاونی در جهت شناخت نیازهای آنان

- تجهیز و تقویت شرکتهای اتحادیه‌های تعاونی حمل و نقل دریایی درخصوص ارتباط با کشورهای همجوار جهت ترانزیت کالا

- گسترش امکانات عمومی حمل و نقل با سرعت مناسب و اداره کردن و سازماندهی آنان با مدیریت کارآمد در امر تجارت خارجی

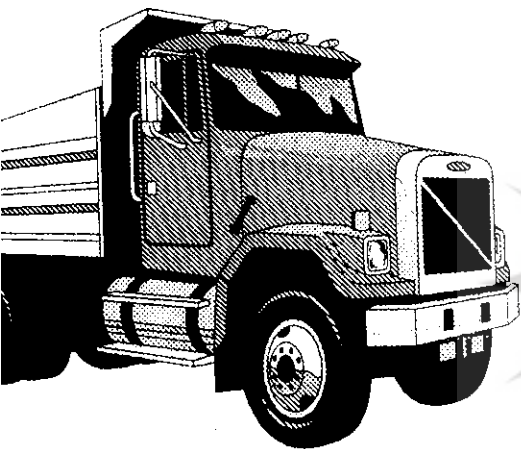
ب - اهداف کمی

- بررسی زمینه‌های بهبود کیفی وضعیت اقتصادی تعاونیهای حمل و نقل

- تلاش در جهت تأمین و یا جبران کمبود سرمایه شرکتهای تعاونی توسط بانکها و مؤسسات اعتباری تعاون

- پیش‌بینی بودجه و اعتبار لازم مناسب و قابل استفاده در بخش نوسازی و بهسازی ناوگان حمل و نقل با توجه به ظرفیتهای پتانسیلهای موجود در تبصره‌های قانون بودجه

- فعال کردن تعاونیهای راکد قابل بازیافت و اقدام جهت اعطای تسهیلات به



امروزه تعاونی‌های حمل و نقل بنا بر آمار رسمی حمل حدود ۳۰٪ مسافر و ۲۰٪ بار کشور را بر عهده دارند، بر اساس آمار و اطلاعات موجود تعداد مسافر جایجا شده توسط ناوگان بخش تعاون در سال ۱۳۷۹ برابر ۲۲۴۷۸۸۰۰۰ نفر کل کشور و میزان تناژ جایجا شده بار ناوگان توسط تعاونی‌های حمل بار ۱۷/۵ میلیون تن از ۱۲۸/۲ میلیون تن بار حمل شده در کل کشور می‌باشد.

ردیف	عناوین شاخصها	واحد معیار	سالهای برنامه سوم					جمع سالهای برنامه
			۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	
۱	تعداد تعاونی	واحد	۱۱۴	۱۲۵	۱۳۸	۱۵۲	۱۶۶	۶۹۵
۲	اعضای تعاونی	نفر	۷۵۰۸	۸۲۵۹	۹۰۸۵	۹۹۹۳	۱۰۹۹۲	۴۵۸۳۷
۳	اشتغال تعاونی	نفر	۶۶۸۱	۷۶۸۴	۸۸۳۷	۱۰۱۶۶	۱۱۶۹۰	۴۵۰۵۸
۴	میزان سرمایه گذاری	میلیون ریال	۴۹۳۷۲۸	۵۵۲۹۷۲	۶۱۹۳۲۸	۶۹۳۴۴۷	۷۷۶۸۸۵	۳۱۳۶۵۶۰
۵	اخذت نایانه های بار و مسافر	واحد	۲۷	۳۲	۳۸	۴۳	۴۸	۱۸۸
۶	گاز سوز کردن واحدهای تاکسیرانی	تعداد	۳۹۸۶	۴۳۸۴	۴۸۲۳	۵۳۰۵	۵۸۳۵	۲۴۳۳۳
۷	نوسازی و تجهیز ناوگان حمل و نقل	تعداد	۲۵۹۹	۳۱۱۹	۳۷۴۳	۴۴۹۲	۵۲۹۰	۱۹۳۴۴
۸	میزان جابجایی مسافر (میلیون نفر)	نفر	۱۸۸	۲۰۷	۲۱۸	۲۵۱	۲۷۶	۱۱۵۰
۹	میزان جابجایی بار (میلیون تن)	تن	۱۸	۲۰	۲۲	۲۵	۲۸	۱۱۳
۱۰	درآمد ارزی	دلار	۳۱۲۰۰۰۰	۳۷۴۴۰۰۰	۴۴۹۲۸۰۰	۵۳۹۱۳۶۰	۶۶۹۶۳۲	۲۳۲۱۷۷۹۲
۱۱	نرخ ارزش ورنی صادرات	هزار تن	۱۴	۲۸	۵۶	۱۱۳	۲۲۴	۴۳۴

و تعاون در دست اجرا و تاکنون ۴ شهر بخشی از اتوبوسرانی درون شهری را به شرکتهای تعاونی واگذار نموده اند. همچنین طرح واگذاری ۶۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران در دست اقدام قرار دارد.

همچنین در راستای تحقق اهداف ماده ۱۰۴ از فصل دوازدهم قانون برنامه سوم توسعه در جهت اجرای سیاستهای زیست محیطی و بهره گیری پایدار از منابع طبیعی و با همکاری اتحادیه های تعاونی ذیربط و اتاق تعاون برنامه ریزیهای جهت افزایش کارایی و رفع نقص خودروهایی مذکور صورت گرفته است.

بایگاه شرکتهای تعاونی حمل و نقل در قانون برنامه سوم توسعه

توجه ویژه قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به کاهش و واگذاری تصدیهای دولتی در اموری که نافی حاکمیت و انحصار دولت نمی باشد یکی از برنامه های مهم و اساسی در جهت مشارکت مستقیم مردم در اداره کشور و افزایش توان دولت در امر سیاستگذاری کلان و نظارت عالی بوده و همواره مورد تأکید و عنایت مسئولین محترم کشور قرار داشته است. گرچه در بدو امر خروج بسیاری از تصدیها از يد دولت با توجه به اقتدار و دستیابی دستگاههای دولتی

اهداف کمی بخش حمل و نقل تعاون طی برنامه پنجساله سوم (۸۳ -

تعداد تعاونی (واحد)	تعداد اعضا (نفر)	اشتغال (نفر)	میزان سرمایه گذاری (میلیون ریال)	درصد رشد
۶۹۵	۴۵۸۳۷	۴۵۰۵۸	۳۱۳۶۵۶۰	۱۱

نحوه تشکیل، نوع فعالیت و منابع مورد نیاز و ارائه پیشنهادات جهت درج در آئین نامه مربوطه. ماده ۱۲۸ - انجام مکاتبات با راه آهن جمهوری اسلامی ایران در خصوص واگذاری بخشی از تصدیهای راه آهن به بخش تعاون و تمهید مقدمات تشکیل تعاونی های حمل و نقل ریلی در سراسر کشور. همکاری جهت تهیه طرحهای مقدماتی برای تشکیل تعاونی های جدید در فعالیتهای مربوطه.

ماده ۱۲۹ بند الف - انجام مکاتبات لازم جهت بررسی واگذاری سهام شرکتهای هواپیمایی به بخش تعاون. در این راستا شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران واگذاری خدمات تصدیگری با روند واگذاری دیگر شرکها در وزارت راه و ترابری در بخش خصوصی و تعاونی را اعلام نموده است.

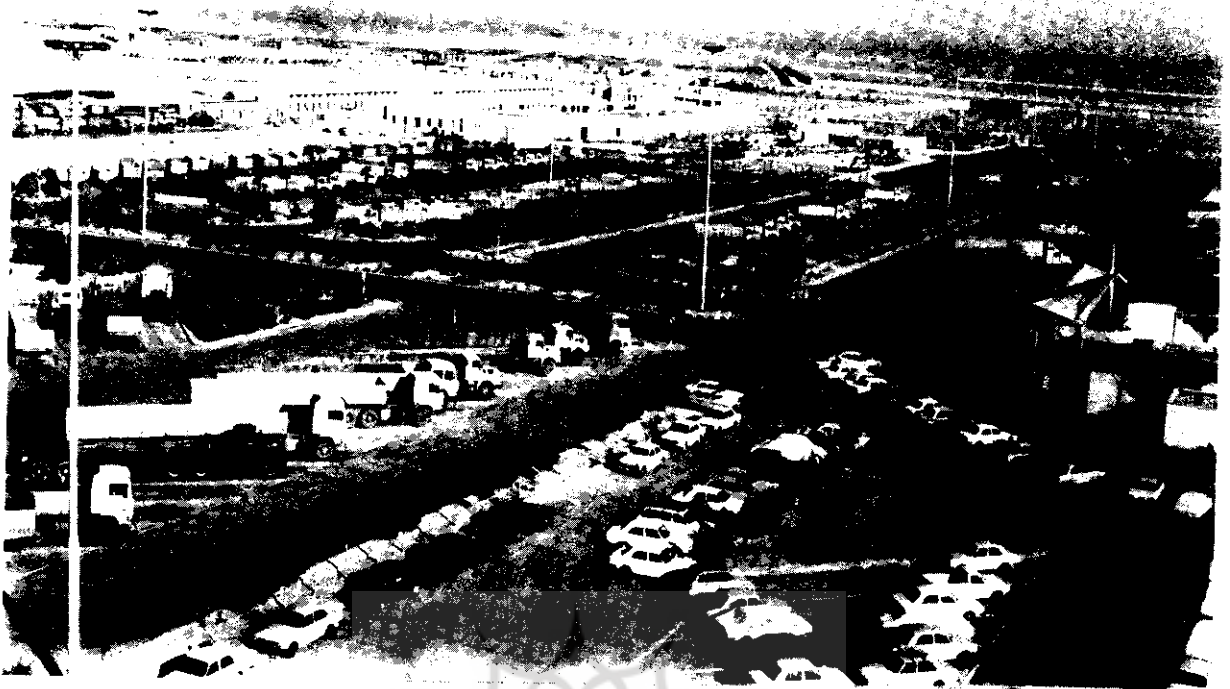
ضمناً به منظور تحقق اهداف برنامه سوم توسعه مبنی بر کاهش تصدیگری دولت طرح واگذاری اتوبوسرانی درون شهری در ۶ شهر بزرگ کشور با همکاری وزارت کشور

طرحهای توسعه ای - گسترش و توسعه اطلاعات آماری شرکها و اتحادیه های تعاونی حمل و نقل از طریق شبکه های بزرگ اطلاع رسانی و آماری. - تشویق و ترغیب شرکتهای تعاونی و اتحادیه های تعاونی حمل و نقل در امر ایجاد اتحادیه های استانی و سراسری. - نظارت عمومی بر فعالیت تعاونی ها با هدف حمایت و نظارت و ارزیابی عملکرد آنها.

- بررسی میزان اعتبار مورد نیاز جهت نوسازی ناوگان و توسعه پایانه های حمل و نقل در برنامه سوم توسعه.

اقدامات انجام شده در اجرای سیاست های دولت در برنامه پنجساله سوم توسط دفتر تعاونی های حمل و نقل وزارت تعاون

ماده ۱۲۷ بند الف - همکاری در زمینه ارائه طرحهای تعاونی های راهداری شامل



به امکانات و اعتبارات که در طول سالهای سمنادی به وجود آمده مشکل به نظر می‌رسد. لکن عزم ملی در جهت تحقق اهداف دولت خدمتگذار مبنی بر لزوم مشارکت آحاد مردم در اداره کشور و سرنوشت خویش یقیناً مشکلات را از بین خواهد برد و در این راستا دستگاههای دولتی نیز انشاءاً... مساعدت خواهند نمود.

فصل ۱۷ قانون برنامه سوم نیز به واگذاری تصدیها، کاهش و تعدیل نیروی انسانی و اصلاح ساختار با حفظ حاکمیت دولت در امور حمل و نقلی صراحت دارد. لذا به منظور تحقق اهداف برنامه مندرج در فصل مذکور و در راستای تشکیل تعاونیهای خدمات راهداری و تمهید مقدمات تأسیس تعاونیهای ریلی در بخش ارائه خدمات مربوط به مسافرین و تعمیر و نگهداری و بازسازی شبکه و ناوگان ریلی اقدامات زیادی صورت گرفته و بخشی از تعاونیهای مذکور تشکیل و یا در مرحله دریافت موافقت تشکیل می‌باشند. به منظور تشکیل تعاونیهای حمل و نقل بار و مسافر در

بخش ریلی نیز مقدمات امر فراهم گردیده تا در صورت پیش بینی اعتبار، بنا دریافت تسهیلات فعالیت بخش تعاون در امر حمل و نقل ریلی نیز آغاز گردد و به نظر می‌رسد با توجه به سرمایه ببری فوق‌العاده بخش حمل و نقل ریلی بدون استفاده از تسهیلات امکان ورود شرکتهای تعاونی به این فعالیت تقریباً امکان‌ناپذیر می‌باشد.

امروزه تعاونیهای حمل و نقل بنا بر آمار رسمی حمل حدود ۳۰٪ مسافر و ۲۰٪ بار کشور را بر عهده دارند. بر اساس آمار و اطلاعات موجود تعداد مسافر جابجا شده توسط ناوگان بخش تعاون در سال ۱۳۷۹ برابر ۷۶۲۳۹۴۱۲ نفر از ۲۲۴۷۸۸۰۰۰ نفر کل کشور و میزان شاز جابجا شده بار ناوگان توسط تعاونیهای حمل بار ۱۷/۵ میلیون تن از ۱۲۸/۲ میلیون تن بار حمل شده در کل کشور می‌باشد در حالی که بخش عمده جابجایی مسافر درون شهری نیز توسط اعضای شرکت تعاونی صورت می‌گیرد و در حمل و نقل دریایی نیز فعالیت‌های چشمگیری با توجه به ظرفیت

و گنجایش شناورها توسط شرکتهای تعاونی معمول می‌گردد و با عنایت به سهم قابل توجه شرکتهای تعاونی در امر حمل و نقل کشور و قابلیت و توان فوق‌العاده تعاونیها در ارائه خدمات انشاءاً... در پایان برنامه سوم و هنگام ارزیابی تحقق اهداف برنامه شاهد رشد چشمگیر فعالیت‌های این بخش مردمی و تأثیرگذار خواهیم بود و این امر جز با همت تشکلهای تعاونی، اعضای مستعد و مسئولان آنها و دستگاههای ذیربط و اعمال ضوابط و مقرراتی که به تسهیل روند حضور تعاونیها در صحنه بیانجامد مقدور و میسر نخواهد بود.

منابع و مأخذ:

- ۱- قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران.
- ۲- سند برنامه جلدی ۱ و ۲.
- ۳- سالنامه آماری - سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور - سال ۱۳۷۹.
- ۴- حمل و نقل در یک نگاه - سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور - سال ۱۳۷۹.
- ۵- گزارش دفتر تعاونیهای حمل و نقل وزارت تعاون.