



مقدمه:

با توجه به اینکه مسئله حمل و نقل در این روزها بصورت یکی از مشکلات حساسیت برانگیز درآمده است در نظر داریم مروری هرچند کوتاه داشته باشیم بر وضعیت تخلیه کالاها در بندر، چگونگی فعالیت بندر ایران، اولویت ترخیص کالاها، میزان کالاهای وارداتی با توجه به ظرفیت تخلیه و بارگیری کالاها در بندر و... باشد تا بتوانیم در این ارزیابی کوتاه ریشه‌های مشکل پیچیده حمل و نقل را تا حدی نقد و بررسی نماییم و در جهت اشاعه این باور که با حل مشکلات روستا در جهت افزایش تولیدات داخلی، ایجاد مراکز تولید روستایی و توسعه و ستروس راه‌های روستایی، می‌توان به حل تمامی مشکلات بفرنج بخش‌های پیچیده دیگر دست یافت، گامی هر چند کوتاه برداشته باشیم.

اشاءالله

## ایجاد مراکز تولید در روستا

## حل مشکل حمل و نقل

که بیشترین رقم حجم واردات کشور بود و با توجه به اینکه در آن سال از بندر مهم خرمشهر و بندر امام خمینی کمال استفاده می‌شد و با در نظر گرفتن اینکه اکثر کامیونهای جدیدی که وارد کشور میشد در آن سال بوده و اکثر کالاها نیز بوسیله راه آهن حمل و نقل می‌شد بیشتر است، یعنی مازمانی به این ارقام از حمل کالا رسیده‌ایم که از بندر مهم خرمشهر استفاده نکرده و بندر امام خمینی نیز بطور کامل مورد استفاده قرار نمی‌گیرد و این تنها در سایه تلاش و کوشش کارکنان تخلیه و بارگیری و ایثار رانندگان و هماهنگی است که از برکت جمهوری اسلامی بین ارگانهای ذیربط پدیده آمده است. بطور مثال در بندر بوشهر میزان تخلیه بار در شش ماه سال جاری حدود ۱/۲۷۰/۰۰۰ تن بوده است که این رقم نسبت به سال ۵۶ که میزان واردات و تخلیه در این بندر حدود ۸۵۰/۰۰۰ تن بوده و بیش از ۵۰ درصد در شش ماه اول سال جاری کالا تخلیه شده است که در حدود ۶۵۰/۰۰۰ تن از این

### \* در مجموع میزان باری که

در سال جاری از بندر بوشهر حمل

شده است، نسبت به سال ۶۰

حدود ۴۶ درصد و نسبت به سال

۶۱ در حدود ۸۵ درصد بیشتر

بوده است.

اگر به آمار شش ماه اول سال جاری (۶۲)

نظری بیافکنیم می‌بینیم در حدود ۱۱/۶۴۹/۳۳۷ تن کالا از بندر و مبادی ورودی وارد کشورمان شده است، که از این رقم حدود ۹/۲۶۸/۳۸۶ تن کالا بوسیله کامیون و راه آهن از بندر و مبادی ورودی حمل شده و این رقم حمل کالا از سال ۱۳۵۶

با اغراض تجاوز ارتش بعث عراق به خاک کشورمان، مسئله حمل و نقل از حساسیت خاصی برخوردار گشت. از این رو به نظر آن در کالاهای خاصی به نقاط مختلف کشورمان توجه و ارزش بیشتری داده شد که این را می‌توان از برکات جنگ دانست. در این رابطه کمیته‌ای بنام کمیته هماهنگی حمل و نقل در آذر ماه سال ۵۹ توسط هیئت دولت تصویب شد که مسئولیت این کمیته برعهده معاونت حمل و نقل وزارت راه و ترابری قرار داده شد و با عضویت نزدیک به بیست ارگان و سازمان دولتی که در واقع نمایان کالاهای مستند مانند سازمان کشتیرانی و گمرک و غیره، در جلسات هفتگی که داشتند، سعی می‌شد تا اولاً راندمان کار تخلیه و حمل و نقل کالا بالا رفته و ثانیاً برای بهتر شدن کار تخلیه و حمل و نقل هماهنگی بیشتری بوجود آید و ثالثاً کالاهای اساسی و مورد نیاز مردم را که از اولویت خاصی برخوردار بود، حمل نماید.

کالاها به نقاط مختلف کشورمان حمل شده است. و در مجموع میزان باری که در سال جاری از این بندر حمل شده نسبت به سال ۶۰ حدود ۴۶ درصد و نسبت به سال ۶۱ در حدود ۸۵ درصد بیشتر بوده است. در بندر عباس نیز طی شش ماهه اول سال جاری میزان واردات و تخلیه کالا حدود ۳/۸۹۲/۶۶۲ تن بوده است که از این رقم حدود ۲/۴۵۷/۲۱۱ تن به نقاط مختلف کشورمان حمل شده است. همچنین در بندر کمارک طی شش ماه سال جاری میزان واردات و تخلیه کالا حدود ۵۳/۵۴۶ تن بوده که از این رقم حدود ۵۰/۲۵۰ تن به نقاط مختلف کشورمان حمل شده است و در سایر بنادر و مبادی ورودی کالا نیز سوقیتهای چشمگیری داشته‌ایم.

اولویت تخلیه کالاها در بنادر

در رابطه با اولویت تخلیه کالاها از بنادر و مبادی ورودی، ابتدا کالاهای اساسی و مورد احتیاج مردم مانند، گندم، گوشت، روغن نباتی و در کنار

**\* در رابطه با اولویت تخلیه کالاها از بنادر و مبادی ورودی، ابتدا کالاهای اساسی و مورد احتیاج مردم مانند، گندم، گوشت، روغن نباتی و در کنار اینها کالاهای زیربنایی کشاورزی و صنعتی مثل جو، برنج، ذرت و کود شیمیایی و... در نظر گرفته شده‌اند که تخلیه و حمل می‌شوند.**

بدلیل آنکه از بنادر مهم کشورمان مانند خرمشهر و بندر امام خمینی استفاده کامل نمی‌شود، با توجه به اینکه در گذشته اکثر حمل کالا از این بنادر بوسیله راه آهن صورت می‌گرفت و با توجه به ازدیاد کالاها، سایر بنادر و نداشتن راه آهن می‌بیند که بهترین حمل کالا توسط کامیونها صورت می‌گیرد و با توجه به این مسئله که تمام اوزان و قطعات بدنی کامیونها وابسته به خارج و مخصوص آمریکا می‌باشد همه و همه مشکلاتی در زمینه حمل و نقل بوجود آورده است. که آنها با برنامه ریزیهای صحیح در این زمینه می‌توان مشکل ازدیاد و رسوب کالا در مبادی ورودی را حل نمود. یکی از راههای حل این مشکل همانطور که بدان اشاره رفت، محدود نمودن حجم واردات کالا به کشور و همبسط راهها و توسعه مراکز ترانزیت داخلی است. یعنی استفاده از روستاها و پایگاه تولید کشور یکی از راههایی است که از پیچیدگی مشکل حمل و نقل کاسته و همسر از راه وابستگی کشور به خارج نیز می‌کاهد. و توجه به این مسئله و سعی و تلاشی مستمر و پیگیر در جهت ایجاد این مراکز تولید در روستاها گامی است که جمهوری اسلامی را جهت نیل به استقلال اقتصادی و رهایی از وابستگی‌ها و تأمین خودکفایی داخلی باری خواهد رساند.

گسترش راههای روستایی

در اینجا بحث که می‌توان به اهمیت راههای روستایی بیش از پیش پی برد. با توجه به رهنمودهای امام امت در امر رسیدگی به نقاط محروم، بویژه روستاهای کشورمان، در امر راه سازی، راههای روستایی باید از اولویت خاصی برخوردار گردند. که در این رابطه در سمینار مدیران کل، راههای روستایی، که زیر بنای مناسبی دارند، جهت ایجاد آسفالت سطحی مورد بحث و بررسی قرار گرفته‌اند و در سال آینده حدود سه تا پنج هزار کیلومتر آسفالت سطحی در روستاها ایجاد و مرمت خواهد گشت. که این امر، کمکی است به استحکام و طول عمر جاده‌ها، همبسطور با حرکت جدیدی که در این زمینه صورت گرفته و مناسب آلات جدیدی که تهیه گردیده است باید به گسترش راههای روستایی توجه بیشتری شود چرا که اهمیت جاده‌ها و خطوط

ورق سبزید

## توسعه راههای روستایی

اینها کالاهای اساسی تر و ریشه‌ای و زیربنایی کشاورزی و صنعتی مثل جو، برنج، ذرت و کود شیمیایی و... در نظر گرفته شده‌اند که تخلیه و حمل می‌شوند. از آنجائیکه جنگ در حال حاضر مسئله اصلی کشور بوده، و با توجه به توصیه‌ها و تاکید های مکرر امام در این رابطه، تخلیه و حمل ابزار و ادوات نظامی که از سوی سپاه و ارتش صورت می‌گیرد، از اولویت خاصی برخوردار می‌باشد. و اولویتهای بعدی در تخلیه و حمل کالاها از بنادر و مبادی ورودی بنا به تصمیم و برنامه ریزیهای که از سوی کمیته هماهنگ حمل و نقل گرفته می‌شود صورت می‌گیرد.

عطل ازدیاد کالا در مبادی ورودی و جریمه دیرکرد تخلیه (دسرا)

مواجه هستیم نیاز به برنامه ریزی در زمینه های، حجم سفارشات و زمان بندی رسیدن کالا به بنادر و مبادی ورودی بیش از هر زمان دیگر می‌باشد و

با توجه به حجم واردات کالا به کشورمان و مسئله جنگ و محاصره اقتصادی که کماکان با آن

روستایی و گسترش آنها در جایی نمود خواهد داشت که به جایگاه روستا و مرکز تولید بودن آن های کافی داده شود. به نظر می آید که در این زمینه ضایعات آن با وجود آنکه مسئله مهمی در اقتصاد کشور می باشد باید توجه راه روستا و تولیدات آن معطوف داشت و به تولیدات داخلی بهای بیشتری داده شود.

### \* وظایف شورای عالی هماهنگی

در سال ۱۳۵۳ قانونی مورد تصویب قرار گرفت که در آن قانون نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری تغییر کرد. جهت برنامه ریزی و خط مشی حمل و نقل، شورایی بنام شورای عالی هماهنگی ترابری به ریاست وزیر راه و ترابری و با عضویت وزیر صنایع، برنامه و بودجه، کشور و چند تن از معاونین وزراء تشکیل شد که این شورا در جلسات خود، آئین نامه ها و پیشنهادات و سیاستهایی را که از طریق کمیسیونهای فرعی به این شورا داده می شود، مورد بررسی و ارزیابی قرار می دهد که مصوبات این شورا برای سیستمهای حمل و نقل حالت قانونیت دارد.

### \* توسعه راه آهن در کنار گسترش راههای روستایی

در برنامه ریزیهای پنجساله، ده ساله و بیست ساله جمهوری اسلامی ایران، سیاست وزارت راه و ترابری و شورای عالی هماهنگی ایست که حمل بار و کالاها و مسافتهای طولانی بر عهده راه آهن گذاشته شود که حجم جایابی کالا در پایان برنامه پنجساله حدود ۲۵ میلیون تن یعنی چهار برابر میزان فعلی پیش بینی شده است که این رقم شاگرد توجه به نقش راه آهن است. و کارهایی هم در این زمینه در دست اجرا می باشد. از جمله راه آهن بافق - بندرعباس که با قدرت زیادی در حال ساخته شدن است و دو خطی شدن راه آهن قم - تهران که کمک زیادی بر نیروهای گسترش راه آهن می نماید. همچنین راه آهن کرمان - زاهد که در حال ساختن است و ابتدائی آن صورت گرفته و در مرحله نهائی می باشد و همچنین با برنامه ریزیهایی که در بندر چابهار صورت گرفته، قرار است در این بندر هم خطوط راه آهن ایجاد شود. در مجموع با سرمایه گذاری

## \* تعداد زیادی از دیزلهای راه آهن که بعد از انقلاب از کار افتاده بودند، هم اکنون توسط برادران متخصص راه آهن، راه اندازی میشوند.

وارد سیستم حمل و نقل جاده ای خواهد شد که با رفع مشکل کمبود لوازم بدکی کامیونها می توان حرکت جدیدی در امر حمل و نقل ایجاد شود. اما نکته اساسی در این توسعه ها و گسترش راه آهن و بنادر و افزایش کامیونها برای حمل و نقل جاده ای ایست که باز به روستا به عنوان محور توسعه اقتصاد کشور توجه بیشتری نموده و در درجه اول ایجاد مراکز تولید داخلی در روستاها در جهت افزایش تولیدات داخلی و همبستگی گسترش راههای روستایی باید مورد توجه قرار گیرد و به گسترش خطوط راه آهن و توسعه بنادر و گمرکات همه و همه در کنار این مسئله و در جنب فعالیتهای تولیدی توجه شود و بجای آنکه واردات محور فعالیتها قرار گرفته و تمامی توجه دولت به سمت حل مشکلات پیچیده واردات و حمل و نقل کالاهای وارداتی معطوف شود. به روستا توجه و بهای بیشتری داده شود.

زیاد، آموزش، بازسازی و جذب نیرو و امکانات و تجهیزاتی که برای راه آهن تهیه می شود، امید است که در آینده بیشترین حمل بار بوسیله راه آهن انجام گیرد.

### \* توسعه بنادر

در مورد گسترش بنادر نیز کارهای فراوانی صورت گرفته است، در حال حاضر پیمانکاران در بندر شهید رجایی مشغول فعالیت روی پروژه های این بندر هستند که حدوداً این پروژه ها تا سال آینده تکمیل خواهد گشت در بندر عباس نیز تعداد زیادی اسکله و امکانات جدید در امر حمل و نقل ایجاد خواهد شد. در بندر چابهار تاکنون اسکله نصب سریمان آماده شده که تا ۶ کشتی می توانند در آنجا بار تخلیه نمایند و سه اسکله دیگر نیز در دست ساخت می باشد که تا سال آینده آماده بهره برداری خواهد شد. در کنار اینها سعی شده است تا امکانات

## \* در مجموع با سرمایه گذاری زیاد در آموزش، بازسازی و جذب نیرو و امکانات و تجهیزاتی که برای راه آهن تهیه میشود، امید است که در آینده بیشترین حمل بار بوسیله راه آهن انجام گیرد.

قراردادهایی با کشورهای همجوار و سایر کشورها

سیاست جمهوری اسلامی ایران در زمینه مسائل حمل و نقل با کشورهای همسایه برای این اساس استوار است که کشورهایی که قصد دخالت و سلطه گری در امور داخلی ما را نداشته باشند، با آنها رابطه دوستانه و متقابل خواهیم داشت و در این زمینه بدر نظر گرفتن منافع رانندگان داخل کشور

حمل و نقل و جایابی کالا توسط راه آهن افزایش داده شود که تعداد زیادی دیزل های راه آهن که بعد از انقلاب از کار افتاده بودند، هم اکنون توسط برادران متخصص راه آهن، راه اندازی می شوند و همچنین راه آهن جمهوری اسلامی ایران اقدام به خرید تعدادی دیزل نموده که از سال آینده در سیستم حمل و نقل و جایابی کالا قرار خواهد گرفت. در زمینه حمل و نقل جاده ای، حدود ده هزار کامیون از سوی دولت خریداری شده است که این تعداد کم کم

بامقامات کشور ترکیه مذاکراتی انجام شده است و قرار بر این شد که کالاهای مورد نیاز کشورمان توسط رانندگان ترکیه حمل شود که با تقویت ناوگان حمل و نقل خودمان می توان حمل و نقل و جابجایی کالاها را به حد معقولی رساند. در مورد شوروی از دوسال پیش کارهایی در این مورد انجام شده است که پس از گذشت سالها با برخوردی فعال و قاطع توانسته ایم حاکمیت خود را در دریای خزر بدست آوریم. در پروتکلی که با آنها منعقد شده است، قرار بر این شد که کشتی های ایران هم بتوانند در آنجا تردد نمایند، و نمایندگانی نیز جهت نظارت بر بارهایی که از زمیاء شوروی به ایران حمل می شود، تعیین کرده ایم. نکته دیگر اینکه این مسئله مطرح است که اگر کامیونها و واگنهای حمل و نقل آنها به داخل خاک ایران بیایند، در مقابل کامیونها و واگنهای کشور ما نیز بتوانند داخل خاک آنها شوند که تا بحال از اینکار جلوگیری می کردند، لذا ایران نیز از ورود کامیونها و واگنهای شوروی جلوگیری می کند ولی کوشش بر اینست که بر اساس حسن همجواری و عدم دخالت در امور یکدیگر با توجه به منافع جمهوری اسلامی در این زمینه بین دو کشور همکاریهایی وجود داشته باشد.

### \* مشکلات مربوط به حمل و نقل در بنادر و مبادی ورودی

یکی از مشکلات مربوط به حمل و نقل در بنادر و مبادی ورودی، ضعف برنامه ریزی و عدم هماهنگی کامل بین مسئولین و سازمانهای ذیربط در امر حمل و نقل می باشد، البته آمار حمل و تخلیه کالا از مبادی ورودی نشانگر هماهنگی و برنامه ریزی می باشد که اگر این هماهنگی بیشتر شود موفقیتهای بسیاری در تخلیه و حمل کالا خواهیم داشت.

مشکل دیگر این است که بر اثر نداشتن بندر خرمشهر، اکثر کالاها از طریق بندر عباس تخلیه می شود که این بندر امکانات کافی جهت تسریع تخلیه و حمل کالاها را ندارد.

مشکل دیگر جاده های حمل و نقل کشورمان می باشد که این جاده ها کثرت عبور کامیونها را نداشته و از کیفیت کمتری برخوردار هستند و برای نمونه جاده بندر عباس راسی توان راه برد.

مشکل عمده دیگر وجود سیستم توزیع شلغمی

باشد، مآاماری بدست آورده ایم که نشان می دهد در سال ۶۱ نزدیک به ۵۰٪ درصد کالاهایی که وارد کشورمان شده، ابتدا به تهران حمل می شود و سپس میزان زیادی از آن به شهرستانها تقسیم می شود و اگر سیستم توزیع وضعیت مطلوب را پیدا کند، در جابجایی کالا کمک بسیاری خواهد نمود.

یکی از مشکلات دیگرمان نداشتن لوازم و قطعات یدکی کامیونها بخصوص لاستیک می باشد که متأسفانه تاکنون این مشکل به نحو کامل حل نشده است و همچنین بر اثر نداشتن خطوط راه آهن در زمینه حمل و نقل با مشکلاتی روبرو بوده و هستیم.

### چگونگی رفع مشکلات حمل و نقل

در مورد رفع مشکلات بنادر کشورمان، سازمان بنادر تجهیزات زیادی جهت تخلیه بار خریداری نموده است و همچنین کشتیرانی جمهوری اسلامی

دیگر در مورد رانندگان کامیونها، بیمه رانندگان است که طبق اصل ۲۹ قانون اساسی دولت را برای تامین اجتماعی از نظر بازتستگی، پیری، از کار افتادگی، حوادث، سوانح و غیره مکلف به تامین آنها کرده است. در این زمینه وزارت راه و ترابری طرحی رانتهیه کرد و هیئت دولت هم آن را تصویب نمود و در آینده نزدیک تقدیم مجلس شورای اسلامی میشود. این طرح طوری تنظیم یافته است که درصد کمتری از حق بیمه را راننده می پردازد و درصد بیشتر آن از سوت حساب و غیره گرفته می شود که در نتیجه هم راننده در سطح کشور بیمه خواهد بود و هم خانواده اش در محل سکونت بیمه خواهند گشت و در مجموع بیمه رانندگان یکی از کارهای خوبی می باشد که توسط دولت انجام میگردد.

### \* سیاست کلی حمل و نقل کشور

سیاست وزارت راه و ترابری در حمل و نقل با توجه

**\* محدود نمودن حجم واردات کالا به کشور، ایجاد و توسعه مراکز تولید داخلی و استفاده از روستا بعنوان پایگاه تولید کشور از راههایی هستند که از پیچیدگی مشکل حمل و نقل کاسته و مهمتر از آن از وابستگی کشور به خارج نیز میکاهند.**

ایران تعداد زیادی کشتی جهت تخلیه و حمل کالا خریداری کرده است.

در مورد رفع مشکل کامیون داران، از طرفی سعی بر این است که در مبادی ورودی امکانات رفاهی برای رانندگانی که جهت حمل و نقل به بنادر مراجعه میکنند، فراهم آید. که در این رابطه وزارت راه و ترابری اقدام به تهیه اقلام پرمصرف مورد احتیاج کامیونها از قبیل فیلتر، نت و لاستیک نموده که بین رانندگان توزیع می شود و از آنجائیکه قطعات یدکی مورد نیاز کامیونها گسترده و وابستگی به آمریکا دارد، نخست وزیر و هیئت دولت هم به این مسئله توجه خاصی دارند. از طرف دیگر با ایجاد رستورانها و امکانات رفاهی دیگری که توسط وزارت ارشاد بین راهها ایجاد خواهد شد، کمک زیادی به رانندگان خواهد نمود. مسئله

به اصل ۴۴ قانون اساسی بر این است که سه بخش تعاونی، خصوصی و دولتی باید در بخش حمل و نقل فعال باشند. در این بخش انجیزی که بنظر می رسد آنستکه تعاونی حمل و نقل بصورت تعاونی خود رانندگان است که اعضای این تعاونی را رانندگانی که خودشان مالک ماشین و یا حداقل ۳ دانگ آن هستند، تشکیل می دهند و کارهای کارگزاری را نیز خودشان به انجام می رسانند، در حالیکه کار حمل و نقل را نیز انجام می دهند.

بخش خصوصی را در دو قسمت می توان دید، بخش خصوصی تک واحدی یعنی شامل یک راننده که خودش کامیون داشته باشد و با چند واحدی که چند نفر درهم جمع شده و ده الی ۲۰ کامیون یا اتوبوس داشته باشند تا بتوانند یک شرکت تأسیس کنند که کار کارگزاری اینان را مؤسسات حمل و نقل

بقیه در صفحه ۷۰

قابل دوام نبوده و نمیتواند در امداد کشاورزان امیدمورد توجه قرار بگیرد. در این زمینه ریزی به دهه های عمرانی و سرمایه گذاری های گسترده در صورت شعار بلکه در گذشته ریزش و سرمایه گذاری عمل و اقدام واقع شود. قرار گرفتن هزینه های دستمزدها برای سرمدیه کردن کشاورزی باید فوراً و برنامه ریزی کرد. جهش پیشرفت در این زمینه مهم، باید صنعت را در حدس کارایی و قرار بداند. مجلس شورای اسلامی و دولت باید در این مورد به میدان آمده و بی خیال از جوسلها و بر حسب هارده را از بیراهه روشن نماید. تا آنکه نبود اقتصاد اسلامی کی و کدامین زمان مورد عمل قرار خواهد گرفت. این که نمیشود این همه مورد استفاده و مال اندوزی و جمع زروسیم. این قیمت های عجیب و غریب قسمت عمده اش ناشی از عدم برنامه مشخص و عدم اجرای اقتصاد اسلامی می باشد. اگر ما انتظار داریم حق را عمل کنیم و هیچکس با ما کاری نداشته باشد و جوسازی ننماید محال است یک عدد خواهند گفت و همیشه خواهند گفت. مسئله اینست که ما در مقابل خدای بزرگ مسئولیم و باید عمل کام و باید توجه کنیم که اثر اقدام نکنیم حد برسرمان خواهد آمد. شور فتوالله دست از سرکشاورزان برنداشته و با قدری در بعضی از روستاها زور می گویند.

اسماعیل فدایی نماینده مردم سرخدارک. آن وقت آن نرسیده که معلوم شود ایران بنام صنعتی شود با کشاورزی و با هر دو با هیچ کدام و برای هر شق آن چه برنامه ای ریخته شده است تا سرمایه های این مملکت بیش از این بجهت برود. مسئله دیگر اینکه بنایست وضع روستاها و روستائیان مشخص شود و یا را از جوسلها جدا کند. بیرون نهم و دولت از روستاها جدا کند. در این گذاری کند و شهرهای بزرگ را از روستائیان را بش از این مورد نرسند.

احمد ناطق نوری نماینده مردم نور: سخن از اوقات کشاورزی است. در رابطه با جلوگیری از هجرت کشاورزان تاکنون چه اقدامی شده است. سوائی نموده اند سعی که آیا دبستانها و مدرسه های مختلط خان است یا نیست. هر آدمی عائلتی می گویند چرا نیست و سبب دانشگاه را مختلط کرده اند. اگر دانشگاهی در روستاها بهانه آنکه مختلط خان است پیشند و کشاورزان را به سمت شهرها هجرت می دهند. چه کسی باید به این مسائل رسیدگی کند. کشاورزانی که خریدارک هستند را به جبهه اینکه مانکن بزرگ از نمایشکابت کرده اند و بایستی رفع تجوز از شما بشود دسته دسته به دادگاهها ارجاع می دهند و آنها را به زندان می کشانند. از آنها تعهد می گیرند و ما باز فریاد بزنیم که کشاورزی در اولویت است. کدام گام موثر در زمینه کشاورزی ما برداشته ایم که ملموس است. حزب الله گردد.

حجت الاسلام ناطق نوری وزیر کشور: مساله مهاجرت سی رویه روستائیان به شهرها یکی از مسایل مهمی است که دولت با آن مواجه است و برای جلوگیری از هجرت ماباید در روستاها جاذبه به بوجود بیآوریم. یک روستائی می بیند که برای بچه هایش دبستان و دبیرستان نیست، جاده روستائی ندارد، بیمارستان ندارد و همین طور بسیاری از امکاناتی که در شهرها وجود دارد در روستاها موجود نیست. از سویی دیگر وجود مشاغل کاذب شهرها باعث شده تا روستائیان به شهرها مهاجرت کنند و برای ماندن روستائیان در روستاها دولت باید در بخشها و روستاها جاذبه بوجود آورد که این هم کار یک روز و دو روز نیست زیرا ۶۵ هزار روستا را باید در نظر گرفت. ما اینک جبهه بازندگی روستاها را در نظر گرفته ایم. از سویی کارش اصلاح نمودن روستاها را در نظر گرفته ایم و جاده دارد که چه و بیال است.

با همان بنگاهها انجام می دهند ولی از آنجاسکه متأسفانه نظارت کاملی بر روی این بنگاهها وجود نداشته است، لذا بعضی ها ضوابط لازم منجمله تأمین رفاه یک راننده از طریق بوجود آوردن تأسیسات لازم برای انکار را نداشته اند. که با بازسازی خود این صنف مطمئن آن سری از بنگاههای بدون ضابطه حذف خواهند شد. که دولت نیز از بخش صاحب این بنگاهها حمایت خواهد نمود.

در کنار این بخشها، بخش دولتی بصورت یک تعدیل کننده قرار خواهد گرفت که به مثابه بازوی دولت در کنار این دو بخش در مواقع ضروری وارد عمل می شود و یا در صدد کمی از جایجایی بار را انجام خواهد داد و نهایتاً پیش بینی می شود که با تقویت و هماهنگی لازم این سه بخش بتوان مشکلات حمل و نقل داخلی، یا تعداد کامیونتهایی که وارد شده است نیز می توان تعدادی از معضلات این بخش را حل نمود. در مورد سیستمهای حمل و نقل بین انصالی در محل ضعف و نقصهایی وجود دارد که با پیش بینی ها و برنامه ریزیهای که شده است تعداد ۱۰۰۰۰ دستگاه کامیون بین رانندگانی که در سیستم ترانزیت کار می کنند و کالاهای کشور را به خارج حمل و همچنین کالاهای وارداتی را از کشورهای دیگر به داخل حمل می کنند، توزیع خواهد شد.

همکاری رانندگان در حمل و نقل کالاها در آنها به نکتته ای که باید توجه نمود همکاری کامیونداران و رانندگانی است که با ایثار و کوششان با تمام مشکلاتی که در این بخش وجود دارد، کمک شایانی در امر حمل و نقل کالاها بخصوص ایثار وادوات نظامی جهت رساندن آن به دست رزمندگان و جبهه ها توانسته اند انجام دهند. که دولت باید قدر و منزلت آنان را دانسته و سعی نماید که نیازهای بخش آنان را برطرف نماید.