

شماره: ۱۹۷/۱۸/۵
تاریخ: ۱۴۰۴/۰۳/۲۵
پیوست:



(ثبت ۵۰۸)

کانون

انجمن های منتهی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

محضر مبارک حجت الاسلام و المسلمین جناب آقای نقدعلی

نماینده محترم مجلس شهرستان خمینی شهر و رئیس مجمع نمایندگان استان اصفهان

موضوع: ارسال صورتجلسه تنظیمی مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۱ و ارایه گزارش مشکلات متناوبه حمل و نقل استان به همراه
راهکارهای پیشنهادی

با تقدیم سلام و تحیات،

پس از حمد خداوند و صلوات بر محمد و آل محمد(ص)، احتراماً ضمن آرزوی توفیق و سلامتی برای حضرت
مستطاب و تشکر و قدردانی از حضور در کانون حمل و نقل کالای استان و به امید استمرار این نوع نشست ها، حسب استحضار
عالی به پیوست متن صورتجلسه تنظیمی مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۱ و همچنین گزارشی از مشکلات متناوبه حمل و نقل استان با ارائه
راهکارهای پیشنهادی تقدیم حضور می گردد. امید است با توجه به درایت و توانمندی های معظم له شاهد رفع مشکلات و
ناترازی های موجود در این بخش باشیم. ان شاء الله پس از پیگیری و به منظور آگاهی بخشی به سایر اعضا، از اقدامات حاصله
و نتایج بعمل آمده این کانون را مطلع فرمایید. و من الله التوفیق.

پرویز ملکوتی

رئیس کانون حمل و نقل کالای استان اصفهان





(ثبت: ۵۰۸)
کانون

انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲/۱

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

اداره کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان اصفهان

موضوع: بررسی موانع اجرایی در پیاده سازی آئین نامه های ابلاغی صدور بارنامه و سایر موضوعات متناهی و ارائه راهکارهای پیشنهادی

با سلام و احترام،

پس از حمد خداوند و صلوات بر محمد و آل محمد (ص)، حسب استحضار عالی در راستای اجرای قوانین، مقررات و آیین نامه های ابلاغی مرتبط با فرآیند صدور بارنامه و سایر موضوعات متناهی، برخی موانع و مشکلات اجرایی که مانع از تحقق کامل و عملیاتی سازی موثر این ضوابط و هشت بند ابلاغی اخیر گردیده است. به همراه ارائه راهکارهای پیشنهادی جهت اطلاع، دستور بررسی و اقدام مقتضی به حضورتان تقدیم می گردد:

۱. یکی از عمده چالش های اساسی در این زمینه عدم پرداخت کرایه حمل توسط صاحبان و گیرندگان کالا مخصوصاً در کارخانجاتی نظیر ذوب آهن و شرکت اتومبیل سایپا و بارهای تک باری می باشد که متأسفانه منجر به بروز مشکلات متعددی در فرآیند دریافت کرایه و پیگیری مطالبات برای رانندگان و شرکت های حمل و نقل گردیده است.
- همانگونه که مستحضرید برای رسیدگی به این موضوع محاکم دعاوی قضایی به جهت پرداخت کرایه و تشکیل پرونده توسط شرکت حمل و نقل نیاز به انجام دو موضوع دارند: یک) گزارش پلیس ۱۱۰ مبنی بر ادعای راننده در خصوص عدم پرداخت کرایه حمل کالا توسط صاحب کالا که می بایست توسط راننده اخذ شود. دو) تفویض اختیار و واگذاری حق و حقوق مربوطه از طرف راننده به شرکت حمل و نقل از طریق دفاتر اسناد رسمی. لذا پیشنهاد می گردد شرکت حمل و نقل پس از اخذ گزارش پلیس ۱۱۰ و تفویض اختیار محضری از راننده جهت ارائه به محاکم قضایی و دریافت حق و حقوق خود، ملزم به پرداخت کرایه طی مدت زمان ۴۸ ساعت به راننده گردد.
- در مواردی که منجر به شکایت از صاحب کالا می شود، طبق روال قانون، می بایست شکایت در محل اقامت صاحب کالا (گیرنده) ثبت گردد. این موضوع فی نفسه، تحمیل هزینه های مضاعف شامل رفت و آمد، اقامت، پرداخت حق الوکاله و... را به دنبال داشته و عملاً امکان پیگیری قانونی برای بسیاری از شرکت ها غیرممکن یا بسیار دشوار خواهد شد. پیشنهاد می گردد دستور ویژه از سمت رئیس قوه قضاییه کشور در این خصوص صادر گردد تا امکان طرح شکایت و پیگیری شرکت های حمل و نقل در شهرستان محل فعالیت شرکت حمل و نقل فراهم گردد و مرجع قضایی شهرستان های مبدأ نیز با دستور رسیدگی فوری نسبت به بررسی و پیگیری این موارد اقدام نمایند.
- همچنین بدیهی است در شرایطی که پرداخت کرایه از سوی صاحبان و گیرندگان کالا صورت نگیرد، تحمیل این بار مالی به شرکت های حمل و نقل، فراتر از توان اقتصادی آنان خواهد بود و با استمرار این وضعیت رقابت های ناسالم همچنان در بستر فعالیت های پنهان و غیررسمی تداوم خواهد یافت و عملاً مشکل به قوت خود باقی خواهد ماند. لذا پیشنهاد می گردد در صورت تأیید تخلف صاحب کالا در پرداخت کرایه حمل، و پس از بررسی و احراز تخلف توسط مراجع ذی ربط، کد ملی، کدپستی، آدرس و اطلاعات هویتی صاحب کالای متخلف در سامانه حمل و نقل قفل شده و وی از ثبت بار جدید در سامانه منع گردد. این محدودیت تا زمان تسویه کامل بدهی و جبران خسارات شرکت و راننده ادامه خواهد داشت. بدیهی است در طول این مدت، سایر رانندگان مجاز به همکاری با فرد مذکور نخواهند بود. و پیشنهاد موارد دیگر جهت تسهیل در رسیدگی به حقوق رانندگان و شرکت های حمل و نقل، مانند بازگشت برگ تمبر دار روی



www.Kanoon508.com
Kanoon508@gmail.com
t.me /Kanoonehamlonaghi



تلفن: ۳۳۷۶۵۲۱۲
تلفکس: ۳۳۷۶۵۲۲۴



شهرستان درچه، میدان ولایت، روبروی شهرداری درچه، جنب پارک
مبیا، بن بست نگین (شماره ۲)، پلاک ۱۱، ساختمان بلوط، طبقه اول



انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲/۱۹۵

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

بارنامه ها و سازوکار بازگشت کرایه که توسط شرکت حمل و نقل به راننده و بعضاً گیرنده کالا انجام شده نیز در دستور کار بخش ۱۴۱ به صورت جدی قرار گیرد.

۲- از دیگر چالش های اساسی عدم صدور بارنامه از مبدأ دریافت بار بوده که این موضوع نه تنها در روند اجرای صحیح آیین نامه های مرتبط با صدور بارنامه و فعالیت برخی رانندگان در قالب حمل با نرخ های کمتر از نرخ کرایه پایه و دریافت بارنامه های بین راهی خلل ایجاد می نماید، بلکه موجب رقابت ناسالم شده و در فرآیند مطالبه و پرداخت کرایه واقعی توسط صاحب و گیرنده کالا اختلال ایجاد می نماید. لذا پیشنهاد می گردد از صدور بارنامه بین راهی خارج از چارچوب جلوگیری بعمل آید و با رانندگان متخلفی که با نرخ پایین تر از نرخ مصوب اقدام به حمل بار می نمایند، برخورد قانونی جدی صورت گیرد.

۳- از دیگر مشکلات موجود، عدم تطابق و ناترازی در نرخ کرایه حمل کالا بین استان اصفهان و استان های همجوار می باشد که این تفاوت نرخ، موجب بروز مشکلات جدی در تعیین نرخ های واقعی، ایجاد زمینه برای صدور بارنامه های صوری یا بین راهی و را به دنبال داشته است. این مسئله، علاوه بر ایجاد سردرگمی برای رانندگان و شرکت های حمل و نقل، زمینه را برای تضعیف رقابت سالم، همچنین کاهش انگیزه فعالیت در چارچوب ضوابط رسمی و افزایش فعالیت های غیرقانونی در حوزه حمل و نقل فراهم می سازد. در این خصوص پیشنهاد می گردد شاخص کرایه استان اصفهان تغییر نیاید و همچنین اجرای واقعی نرخ تن بر کیلومتر انجام پذیرد.

۴- عدم نظارت مؤثر و کافی بر سامانه های اعلان بار در فضای مجازی از جمله «تراپرت» و سایر سامانه های مشابه، به یکی از چالش های جدی در حوزه حمل و نقل تبدیل گردیده است. در حال حاضر، عدم کنترل و پایش مستمر بر نحوه فعالیت این سامانه ها، زمینه بروز تخلفات متعدد از جمله ثبت نرخ های غیر واقعی، صدور بارنامه های غیرقانونی و ... را فراهم نموده است. در این خصوص پیشنهاد می گردد نظارت و پایش کافی بر عملکرد این قبیل سامانه ها انجام پذیرد و شرایطی ایجاد گردد تا شرکت حمل و نقل تنها با تاییدیه انجمن صنفی شهرستان و کانون استان و راننده نیز پس از تایید انجمن صنفی مربوطه امکان حضور در سامانه تراپرت و هرگونه سامانه مشابه در سطح کشور و استان را داشته باشند. همچنین ایجاد سالن اعلام بار مجازی در استان با محوریت اداره کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان اصفهان و با نظارت کانون ها و در شهرستان ها، انجمن های صنفی، جهت بارگیری از تمام مبادی محل های بارگیری در استان بدون هیچگونه محدودیتی در شهرستان ها.

۵- از دیگر چالش های جدی در فرآیند اجرایی صدور بارنامه، برقراری ارتباط مستقیم میان صاحبان کالا و رانندگان، بدون هماهنگی با شرکت های حمل و نقل می باشد. این رویه، که متأسفانه با سهولت در بستر برخی سامانه های مجازی و سایر بسترهای مشابه صورت می پذیرد، عملاً منجر به حذف نقش قانونی شرکت های حمل و نقل گردیده و تضعیف جایگاه صنفی و کاهش یا عدم پرداخت حقوق دولتی و صنفی را به همراه دارد. این موضوع علاوه بر اختلال در بخش حمل و نقل، بستر مناسبی را برای صدور بارنامه های صوری و حمل بار بدون بارنامه فراهم ساخته و زمینه ساز گسترش فعالیت های غیرقانونی در سطح جاده های کشور شده است. راهکارهای پیشنهادی در خصوص ارتباط مستقیم میان صاحبان کالا و رانندگان:

الف) الزام به ممنوعیت هرگونه ارتباط مستقیم میان صاحبان کالا و رانندگان در هر نوع و شکلی.

ب) ایجاد و استقرار گشت های ویژه در سراسر استان ها با همکاری پلیس راهور، تحت نظارت انجمن صنفی و با محوریت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان، با هدف کنترل و برخورد با موارد حمل بار بدون بارنامه، بارنامه های صوری یا غیرقانونی و ..

۶- از دیگر عوامل مخرب در مسیر اجرای صحیح مقررات صدور بارنامه، حضور واسطه گران و دلالان در سیستم حمل و نقل می باشد. فعالیت این افراد ضمن ایجاد اختلال در اجرای قوانین و مقررات، موجب انحراف حمل بار از مسیر قانونی و در نهایت منجر به فرار بار می گردد.



www.Kanoon508.com
Kanoon508@gmail.com
t.me /Kanoonehamlonaghi



تلفن: ۳۳۷۶۵۲۱۲
تلفکس: ۳۳۷۶۵۲۲۴



شهرستان درچه، میدان ولایت، روبروی شهرداری درچه، جنب پارک
مبا، بن بست نگیل (شماره ۲)، پلاک ۱۱، ساختمان بلوط، طبقه اول



انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲/۱

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

راهکار پیشنهادی در مرحله اول، در صورت تمکین و در راستای استفاده از پتانسیل های این افراد در مسیر قانونی:
- نسبت به ساماندهی و نظم بخشی ایشان اقدامات لازم به عمل آید.

در مرحله دوم و در صورت عدم تمکین و همکاری لازم پیشنهاد می گردد:

الف) شناسایی دلالان و واسطه های غیرمجاز از طریق همکاری نزدیک صنوف استان و شهرستان ها با دادستانی کل استان و شهرستان های تابعه.

ب) دریافت دستور ویژه از مراجع قضایی جهت برخورد قاطع و قانونی با اشخاص فعال خارج از ضوابط قانونی در فرآیند اعلام، توزیع و حمل بار

۷- عدم ثبت کد پستی برخی از صاحبان کالا در سامانه جامع انبارها که باعث خلل در تنظیم صحیح بارنامه خواهد بود. پیشنهاد می گردد برای شفافیت بیشتر در اینخصوص از قانون مدیریت یکپارچه استفاده شود به این صورت که سامانه های جامع انبارها، سامانه جامع تجارت، سامانه صدور بارنامه و سایر سامانه های مرتبط به صورت هم پوشان و یکپارچه عمل کنند و صنوف ملزم به ثبت کد پستی خود در سامانه جامع انبارها گردد. با توجه به اینکه بیش از ۵۰ درصد از صاحبان کالا هنوز محل بارگیری های خود و کد پستی آن را در سامانه جامع انبارها ثبت ننموده اند پیشنهاد می گردد میزان تخصیص کد پستی فرض (۱۱۱۱۱۱۱۱) برای صدور بارنامه توسط شرکت های حمل و نقل را تا سقف بیش از ۵۰ درصد در سامانه صدور بارنامه افزایش داده و یا بتوانند از همان کد پستی که در سامانه جامع انبارها ثبت نشده و صحیح می باشد به جای کد پستی ثبت شده در سامانه استفاده نمایند تا الزام به ثبت کد پستی صنوف و اجرای آن در سامانه جامع انبارها محقق گردد.

۸- عدم نظارت مؤثر و کافی بر عملکرد شرکت های حمل و نقل بزرگ مقیاس، به ویژه در اجرای صحیح نرخ کرایه پایه و تنظیم روادید بارنامه ای. با توجه به احتمال ارائه ناوگان صوری از سوی برخی شرکت های بزرگ مقیاس، پیشنهاد می گردد سازوکاری برای راستی آزمایی مالکیت واقعی ناوگان ملکی این شرکت ها طراحی و اجرا گردد. چرا که اثبات واقعی بودن ناوگان ملکی نقش بسزایی در کاهش تخلفات احتمالی خواهد داشت. شرکت هایی که مالک ناوگان هستند، به دلیل پرداخت هزینه های نگهداری، بیمه، استهلاک، سوخت و مالیات، به طور طبیعی انگیزه کمتری برای انجام تخلفاتی از قبیل واگذاری بار به اشخاص دیگر و دریافت کمیسیون خواهند داشت و در نتیجه عملکرد حرفه ای تر و قانون مدارانه تری خواهند داشت. یکی از راهکارهای مؤثر برای راستی آزمایی مالکیت ناوگان، همکاری با سازمان امور مالیاتی کشور است؛ به نحوی که بتوان از طریق بررسی سوابق مالیاتی و هزینه کرد شرکت ها در زمینه ناوگان (اعم از تعمیرات، بیمه، سوخت و...)، نسبت به واقعی بودن مالکیت اقدام نمود. بدیهی است استفاده از هرگونه روش یا ابزار راستی آزمایی دیگر که منجر به اثبات مالکیت حقیقی ناوگان توسط شرکت های بزرگ مقیاس گردد نیز می تواند در دستور کار قرار گیرد.

۹- فقدان نظارت میدانی انجمن های صنفی شهرستان ها بر عملکرد شرکت های حمل و نقل تحت پوشش به دلیل عدم تخصیص امضای الکترونیکی بارنامه (تیک بارنامه) به انجمن های صنفی شهرستان های استان. در این خصوص پیشنهاد می گردد دسترسی و اختیار استفاده از امضای الکترونیکی (تیک بارنامه) جهت نظارت بیشتر و بهتر بر عملکرد شرکت های حمل و نقل به انجمن های صنفی شهرستان ها و با نظارت کانون استان واگذار گردد و ملزم شدن شرکت های تازه تأسیس به عضویت انجمن های صنفی شهرستان های تابع خود جهت هرگونه نظارت میدانی و جلوگیری از رقابت ناصحیح در راستای اعمال دقیق حقوق دولتی و صنفی





کانون

انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت ها و
مؤسسات حمل و نقل کالای استان اصفهان

شماره:

ج ۱۹۵/۱۲

تاریخ:

۱۴۰۴/۰۳/۲۵

پیوست:

۱۰- عدم خروج ناوگان فرسوده از چرخه حمل و نقل که باعث افزایش تعداد کامیون ها شده و در نتیجه آن پدیده ناترازی بار و کامیون حاصل شده است. لذا پیشنهاد می گردد ناوگان فرسوده از سیستم حمل و نقل خارج گردد.

۱۱- عدم دریافت نقطه نظرات و مشارکت صنوف مرتبط به عنوان متولیان اجرایی در فرآیند تصمیم گیری پیش از تدوین و ابلاغ آیین نامه ها. پیشنهاد می گردد قبل از هرگونه تصمیم گیری نقطه نظرات صنف با تشکیل جلسات و کارگروه های تخصصی در استان و کشور بررسی و نسبت به رفع اشکالات اقدام گردد.

۱۲- گرایش به بومی گرایی در فرآیند بارگیری رانندگان در برخی از مناطق استان، که منجر به تبعیض در تخصیص بار می گردد.

۱۳- عدم همکاری کامل و مؤثر گشت های پلیس راهور در زمینه جلوگیری از تخلفات مرتبط با فرار بار. دراین راستا پیشنهاد می گردد پلیس ملزم به همکاری شود و با تشکیل جلساتی موافق، بررسی و رفع شود.

۱۴- افزایش بی رویه در صدور مجوز برای شرکت های جدید الاتاسیس که نه تنها مشکلی از صنف حمل و نقل برطرف نمی نمایند بلکه باعث تنش و رقابت ناصحیح می شوند. نظر به رویکرد سال های اخیر در جهت تسهیل فضای کسب و کار و اشتغال زایی، شاهد آن هستیم که فرآیند صدور مجوزها در بسیاری از حوزه ها با کاهش الزامات و ضوابط همراه شده است. این امر در حوزه حمل و نقل نیز منجر به افزایش چشمگیر تأسیس شرکت های حمل و نقل شده است که متأسفانه در بسیاری از موارد، بدون برخورداری از صلاحیت های تخصصی و زیرساخت های فنی لازم اقدام به اخذ مجوز و فعالیت می نمایند. تسهیل بی ضابطه صدور مجوز در این بخش، نه تنها منجر به ورود افراد غیرمتخصص و غیرمتعهد به این عرصه شده، بلکه در عمل باعث ایجاد مشکلات اساسی در عملکرد صحیح این صنعت و تخریب زیرساخت های آن گردیده است. لذا پیشنهاد می گردد با بازنگری در رویه های فعلی، ترتیبی اتخاذ فرماید که صدور مجوز برای شرکت های حمل و نقل از فهرست مجوزهای عمومی کسب و کار خارج شده و مشروط به احراز صلاحیت های تخصصی، فنی و حرفه ای و صنفی گردد. بی تردید، این اقدام در جهت حفظ کیفیت خدمات، ایمنی حمل و نقل و حفظ حقوق فعالان واقعی این حوزه مؤثر خواهد بود.

پرویز ملکوتی

رئیس کانون حمل و نقل کالای استان اصفهان



گزارش جلسه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۱

حسب دعوت نامه ارسالی جلسه «بررسی مسائل و مشکلات صنفی در سطح کلان کشور» در ساعت ۷ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۱ با حضور حجت الاسلام و المسلمین جناب آقای نقدعلی، نماینده محترم مجلس شهرستان خمینی شهر و رئیس مجمع نمایندگان استان اصفهان، معاونت محترم حمل و نقل، جناب آقای دکتر صلواتی، روسا و نمایندگان محترم انجمن های صنفی استان در محل کانون تشکیل گردید. در ابتدای جلسه، جناب آقای ملکوتی، ریاست محترم کانون و ریس انجمن صنفی شهرستان خمینی شهر، ضمن عرض خوشامد و تشکر از حضور ارزشمند حجت الاسلام و المسلمین جناب آقای نقدعلی و قدردانی از جناب آقای مهندس دادخواه، آقای دکتر صلواتی، که همواره حامی صنف بوده اند، بابت مدیریت مدبرانه و تلاش های شبانه روزی ایشان در اداره امور، به ویژه در حل و فصل مسائل و مشکلات اخیر از جمله اعتراضات اخیر رانندگان، همچنین تلاش های مجموعه اداره کل، روسای انجمن ها، همکاران صنف و اعضای محترم هیئت مدیره به خاطر همراهی و حمایت های مستمر ایشان، تقدیر و تشکر به عمل آوردند.

ایشان پس از اشاره به جریان اعتراضات اخیر کامیونداران و رانندگان اظهار داشتند: در جهت رفع مشکل مذکور برخی مصوبات به صورت اورژانسی انجام گرفته که فرصت کارشناسی دقیق در مورد آنها نبوده و اجرای چنین تصمیماتی ممکن است در آینده مجدداً مشکلاتی ایجاد نماید. بنابراین، اگرچه قانوناً شرکت حمل و نقل مسئول پرداخت کرایه به راننده است، اما در عمل این موضوع نباید باعث شود که صاحبان کالا از زیر بار مسئولیت خود شانه خالی کنند یا شرایطی ایجاد شود که راننده متضرر شود. در بسیاری از موارد، صاحب کالا بدون پرداخت کرایه، بار را تحویل می گیرد و شرکت حمل و نقل نیز، مجبور می شود کرایه را از جیب خود پرداخت کند. در مواردی که شرکت حمل و نقل قصد پیگیری حقوقی و طرح شکایت از صاحب کالا را دارد، طبق رویه فعلی، می بایست شکایت در محل اقامت صاحب کالا (گیرنده) ثبت گردد. این موضوع، به ویژه در مواردی که محل مورد نظر در فاصله ای قابل توجه از محل فعالیت شرکت حمل و نقل قرار دارد، موجب تحمیل هزینه های مضاعف شامل رفت و آمد، اقامت، پرداخت حق الوکاله و... شده و عملاً امکان پیگیری قانونی را برای بسیاری از شرکت ها غیرممکن یا بسیار دشوار می سازد. ایشان در ادامه فرمودند امروزه در حوزه حمل و نقل مشکلات متعددی وجود دارد که به صورت تیتروار به برخی از آنها اشاره خواهیم نمود:

۱. رانندگانی که با نرخ پایین تر از نرخ کرایه پایه و با گرفتن بارنامه بین راهی اقدام به حمل بار می نمایند. این خود باعث ایجاد رقابت ناسالم شده و مانع اجرای نرخ پایه ای می شود که توسط سازمان و صنف تعیین شده است.
۲. حمل بارهای بدون بارنامه توسط برخی از رانندگان که این مسئله موجب تضییع حقوق دولتی و صنفی می شود.
۳. ایشان همچنین به نحوه فعالیت سامانه اعلان بار فضای مجازی ترابرت نیز اشاره نمودند که هیچ گونه نظارت سازمانی بر آنها وجود ندارد. در این سامانه، صاحبان کالا نیز حضور دارند و بارهای خود را مستقیماً بدون نظارت در اختیار رانندگان قرار می دهند. این روند منجر به بروز مشکلات متعدد از جمله نبود شفافیت، رقابت ناسالم، و آسیب به ساختار رسمی حمل و نقل کشور می شود و درخواست پیگیری و رفع این مشکل را داشتند.
۴. ناترازی کرایه ها در استان های مجاور استان اصفهان
۵. وجود دلالان در سیستم حمل و نقل و عدم نظارت کامل بر آنها
۶. عدم همکاری صاحبان کالا در ثبت کدپستی خود در سامانه جامع انبارها

ایشان در ادامه تصریح نمودند با وجود تعدد مسائل و چالش های موجود، شایسته تر است که سایر همکاران، مسائل و دغدغه های صنف و شهرستان خود را شخصاً مطرح نمایند و از حضور حجت الاسلام و المسلمین جناب آقای نقدعلی و دکتر صلواتی بهره مند شوند. سپس با ذکر صلوات، از اعضا درخواست نمودند که پس از معرفی خود، به بیان مشکلات صنفی شهرستان شان بپردازند.

در ادامه، جناب آقای محبی عضو محترم هیئت مدیره کانون و رییس انجمن صنفی شهرستان لنجان، پس از عرض سلام و خیرمقدم به جناب آقای نقدعلی، دکتر صلواتی و سایر همکاران حاضر در جلسه، از همراهی و حضور ایشان قدردانی کردند. ایشان اشاره نمودند که وضعیت مدیریت حمل و نقل کشور و استان تاکنون به این شکل نبوده و حضور افراد حرفه‌ای و دلسوز در این حوزه مایه دلگرمی و امیدواری است. آقای محبی در ادامه از آقای نقدعلی به صورت ویژه قدردانی کردند و ایشان را یکی از افراد شاخص در پیگیری موضوع رفع معضل مالیات بر ارزش افزوده معرفی نمودند. سپس افزودند که تلاش‌های مستمر و دغدغه‌مند آقای نقدعلی در این حوزه تأثیرگذار بوده و قابل تحسین است. ایشان در ادامه صحبت‌های خود به مشکل جدی در خصوص پرداخت کرایه بارهای کارخانه ذوب آهن اشاره کردند. به گفته ایشان، در گذشته کرایه بارها حداکثر ظرف مدت پانزده روز به رانندگان پرداخت می‌شد. اما با توجه به شرایط فعلی و وضعیت نامناسب کارخانه مذکور، این مدت به چهار ماه افزایش یافته است. این موضوع، نه تنها فشار زیادی بر رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل وارد کرده، بلکه موجب بی‌نظمی در سیستم حمل و نقل کشور نیز شده است. در ادامه، اشاره شد که دکتر صلواتی نیز جلسات متعددی برای بررسی این موضوع برگزار کرده‌اند و اقداماتی برای ورود و پیگیری حل این مشکل انجام شده است تا رانندگان تحت فشار قرار نگیرند، اما تاکنون نتیجه ملموسی حاصل نگردیده است.

جناب آقای فصیحی عضو محترم هیئت مدیره کانون و رییس انجمن صنفی شهرستان اصفهان، پس از عرض خیرمقدم و تشکر از جناب آقای نقدعلی بابت حضور ارزشمندشان و نیز تشکر از دکتر صلواتی، صحبت‌های خود را آغاز نمودند. ایشان ضمن معرفی خود، اشاره کردند که با ۱۱۲ شرکت حمل و نقل فعال، زیرمجموعه کانون استان هستند. سپس افزودند که کلیات موضوع را آقای ملکوتی توضیح داده‌اند، اما چند نکته مهم باقی مانده است:

شرکت‌های بزرگ مقیاس، این شرکت‌ها با هدف ایجاد رقابت سالم در حمل و نقل کالا و سامان‌دهی به بار، تشکیل شده‌اند. در حال حاضر حدود ۴۰ شرکت بزرگ مقیاس در سطح کشور وجود دارد که دارای دستورالعمل‌ها و ضوابط خاص خود هستند. یکی از شرایط اصلی برای فعالیت این شرکت‌ها، داشتن حداقل ۵۰ دستگاه ناوگان ملکی است. اما متأسفانه بسیاری از این شرکت‌ها در عمل چنین ناوگانی ندارند یا ناوگان اعلام شده، صوری هستند. در شرایط فعلی، اگر این شرکت‌ها به درستی فعالیت می‌کردند، می‌توانستند نقش مهمی در بهبود وضعیت حمل و نقل ایفا کنند، اما برعکس، باعث بروز مشکلات متعددی نیز شده‌اند و در آینده نیز چالش‌هایی را ایجاد خواهند کرد. آقای فصیحی در ادامه صحبت‌های خود خواستار پیگیری جدی این موضوع شدند. مورد دوم مورد بحث ایشان، موضوع اعتراضات رانندگان بود. ایشان تأکید کردند که مشکلات موجود ریشه‌ای هستند و اگر به صورت اساسی حل نشوند، این گونه اعتراضات در آینده نیز تکرار خواهند شد. به گفته ایشان، مشکل اصلی راننده‌ها، مربوط به لوازم یدکی بی کیفیت، خصوصاً قطعات چینی است. قطعاتی که بعد از تنها چند ماه استفاده، مجدداً خراب می‌شوند و راننده را مجبور به صرف هزینه‌های سنگین تعمیر می‌کنند. از دیگر مشکلات جدی رانندگان، قیمت و کیفیت لاستیک، وضعیت نامناسب جاده‌ها و آسفالت فرسوده است. ایشان تأکید کردند که هیچ راننده‌ای تنها برای دو میلیون تومان اضافه‌تر در ماه یا به خاطر بیمه، دست به اعتراض نمی‌زند؛ بلکه این‌ها بهانه‌اند و باید دلایل اصلی و ریشه‌ای شناسایی و برطرف شوند. آقای فصیحی عنوان کردند که یکی دیگر از مشکلات موجود، ناترازی کرایه حمل بین استان اصفهان و استان‌های همجوار است. در حال حاضر، کرایه حمل در استان اصفهان حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد بیشتر از استان‌های همجوار است، که این مسئله در بلندمدت می‌تواند یک مشکل اقتصادی جدی برای استان ایجاد کند. زیرا صاحبان کالا حاضر نیستند متضرر شوند، و اگر ببینند که در استان‌های کناری کرایه کمتر، شرایط مناسب‌تر، و فضای کاری بازتری وجود دارد، قطعاً ترجیح می‌دهند با آن استان‌ها همکاری کنند.

در اینجا این سوال توسط جناب آقای نقدعلی مطرح شد که با وجود اینکه شما تنظیم‌گر این حوزه هستید، چرا پیش‌بینی لازم برای جلوگیری از این اتفاق انجام نشده؟ چرا تنظیمات لازم لحاظ نشده تا این اختلافات پیش نیاد؟ بله، افزایش کرایه‌ها شیرین به نظر می‌رسد، اما همون‌طور که خودتان هم اشاره کردید، تبعات زیادی به همراه دارد! آقای دکتر صلواتی فرمودند که ضوابط در سال ۱۳۹۷ توسط سازمان حمل و نقل به کل کشور ابلاغ شده، اما فقط در استان اصفهان و چند استان دیگر به اجرا درآمده است. با این حال، برخی از استان‌ها هنوز به درستی این ضوابط رو پیاده‌سازی نکردند. در ادامه، آقای فصیح عنوان نمودند که ادامه‌ی این وضعیت در درازمدت باعث ضرر و زیان زیادی می‌شود، چون در بیشتر نقاط کشور، کرایه‌ها به صورت سلیقه‌ای تعیین می‌گردد و این موضوع بر اساس قانون و اصول مشخصی نیست.

پس از آن آقای ابن یمنی رئیس محترم انجمن صنفی فرآورده های نفتی شاهین شهر و میمه، بیان کردند در جریان اتفاقات و اعتراضات اخیر، بخش فرآورده های نفتی تأثیر چندانی ندید و دچار اختلال اساسی نشد. ایشان افزودند که نظارت های شرکت ملی نفت به طور منظم انجام شد و مشکلی از این بابت برای ما پیش نیامد. همچنین، تأمین سوخت برای جایگاه ها توسط نفتکش ها بدون قطعی صورت گرفت. تعدادی کامیون دیگر نیز که در ابتدا با مشکل مواجه بودند، پس از یکی دو روز توسط شرکت نفت مدیریت و سامان دهی شدند. با این حال، ایشان تأکید کردند که همچنان برخی مسائل عمومی در حوزه حمل و نقل وجود دارد که نیاز به رسیدگی دارد. در ادامه ایشان اظهار داشتند در ارتباط با جریان اعتراضات اخیر، صدور دو دستورالعمل از سوی مراجع ذی ربط، یکی در خصوص حق بیمه رانندگان و دیگری مرتبط با سه نرخ کردن قیمت سوخت بصورت همزمان انجام شد. با این حال، به نظر می رسد که این موضوعات بیش از آن که ناشی از دغدغه های واقعی باشد، متأثر از فضا سازی های هدفمند است. از دیدگاه ایشان، این موارد به تنهایی به اندازه ای حاد نبوده اند که موجبات اعتراض یا اعتراض رانندگان را فراهم آورند. در خصوص افزایش حق بیمه که ۵۰ درصد آن را دولت تأمین می نماید و با افزایش ۴۵ درصدی حداقل دستمزد طبیعتاً سهم دولت و راننده هر دو افزایش پیدا کرده، لازم به تأکید است که پرداخت حق بیمه، به ارتقاء کیفیت خدمات بازنشستگی رانندگان منجر خواهد شد و در صورت تأمین درآمد کافی، افزایش نرخ بیمه نباید به تنهایی به عنوان عاملی بازدارنده یا مسئله ساز تلقی شود. در مورد مسئله سه نرخ کردن سوخت، بررسی های صورت گرفته حاکی از آن است که فرآیند سهمیه بندی در حوزه نفت و گاز، به شکل متصفانه در حال اجراست و تاکنون خدشه ای به حقوق قانونی رانندگان وارد نشده است اما نکته ای که باعث نگرانی و اعتراض رانندگان محترم شده، وضعیت تأمین درآمد آنها است. بخش قابل توجهی از درآمد رانندگان از طریق روش های غیر رسمی و قاچاق سوخت تأمین می شود. متأسفانه در این مسیر، یک مافیای بزرگ و سازمان یافته حمل سوخت به سمت جنوب کشور فعالیت می کند که در صورت احساس تهدید، واکنش های شدیدی نشان می دهد و این مسئله منجر به بروز مشکلات و تنش هایی برای رانندگان می شود. ایشان اظهار داشتند متأسفانه ما نتوانستیم مبادی خروجی که کالاها به صورت قاچاق از آنها خارج می شد را کنترل کنیم و این موضوع همچنان پابرجاست. در اینجا جناب آقای نقدعلی مطرح کردند: «امکان کنترل وجود دارد، اما به نحوی که در گذشته این موضوع به درستی مدیریت نشده است که اکنون اگر بخواهیم جلوی قاچاق را از مبادی خروجی بگیریم، در شرایطی که معیشت کل جامعه آن منطقه گره خورده است باعث بروز بحران های جدی می شود.» آقای ابن یمنی گفتند که در بخش تخصیص سوخت، علیرغم ادعای برخی از رانندگان شارژ سوخت به درستی انجام می شود و حتی حدود ۵ تا ۱۰ درصد بیشتر از نیاز آنها شارژ می شوند. پس مشکل از سهمیه سوخت راننده نیست. باید جای دیگری دنبال مشکل گشت! یکی دیگر از مشکلات اساسی، مشکل عرضه و تقاضا است به اینصورت که تعداد کامیون های موجود باید با بار موجود تناسب داشته باشد. در صورت عدم تناسب میان تعداد کامیون های موجود و میزان باری که برای حمل وجود دارد، نظام حمل و نقل در معرض فروپاشی قرار خواهد گرفت. در حال حاضر، تعداد زیادی کامیون وارد کشور می شود؛ چه از مسیر واردات از اروپا و چه از طریق تولید داخلی، به ویژه مونتاژ چینی. از سوی دیگر، به دلیل عدم خروج ناوگان فرسوده از چرخه بهره برداری، حجم بالایی از ناوگان در کشور فعال است که همگی در انتظار بازگشت سرمایه خود هستند. این در حالی است که بخش حمل و نقل و صنایع کشور در وضعیت رکود قرار دارد. عواملی نظیر تحریم ها، قطعی گاز و سایر مشکلات ساختاری موجب شده اند تناسب لازم بین ظرفیت ناوگان و میزان بار موجود برقرار نباشد. پرسش اینجاست که آیا تشکیلات یا نهاد مشخصی وجود دارد که این مؤلفه ها را با یکدیگر هماهنگ و تنظیم کند تا از رسیدن به نقطه فروپاشی جلوگیری شود؟ آقای نقدعلی در پاسخ به این سوال فرمودند: «در این خصوص، آقای دادخواه مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان سه فقره نامه به ما ارسال نموده اند. ما این موضوع را در کمیسیون اصل ۹۰ و همچنین در جلسات مختلف دیگر و کمیسیون های مرتبط نیز مطرح کرده ایم.»

آقای ابن یمنی در ادامه گفتند: مورد بعدی، وضعیت جاده ها است که واقعاً به مرحله ای رسیده که در برخی مناطق غیر قابل ترمیم شده اند. در بعضی مسیرها اصلاً امکان حرکت وجود ندارد. کامیون ها به طور مداوم دچار آسیب می شوند، و چون قطعات یدکی اصلی در دسترس نیست، باید از قطعات استوک استفاده کرد که آن هم به صورت شانس میسر است کارآمد باشد! تمام این شرایط در نهایت منجر به افزایش تن کیلومتر می شود. این راهکار مناسبی برای حل مشکل نیست، چرا که افزایش تن کیلومتر چیزی جز آسیب بیشتر به اقتصاد در پی نخواهد داشت و منجر به تورم می شود، و در نهایت دوباره به نقطه اول بازمی گردیم.»

جناب آقای رضایی فرد، خزانه دار محترم انجمن صنفی شهرستان کاشان در ابتدای جلسه ضمن عرض سلام و احترام به جناب آقای نقدعلی، جناب آقای دکتر صلواتی، و سایر حضار، از اعضای محترم هیئت مدیره کانون، بابت برگزاری این نشست صمیمانه تشکر نموده و خود را معرفی نمودند. ایشان با اشاره به افزایش تعاملات میان سازمان، کانون ها و انجمن ها در دوره های اخیر، این روند را اقدامی شایسته و قابل تقدیر دانستند و خاطرنشان کردند که یکی از عوامل اصلی نارضایتی ها در گذشته، اتخاذ تصمیمات آنی و بدون مشورت با صنف ها و تشکل های مرتبط بوده است. در ادامه، به موضوع بیمه اشاره کردند و اظهار داشتند که افزایش ناگهانی و چشم گیر حق بیمه، بدون در نظر گرفتن روند تدریجی افزایش نرخ کرایه، موجب فشار مضاعف بر رانندگان شده است. ایشان پیشنهاد دادند که می توان متناسب با درصد افزایش سالیانه نرخ کرایه، نسبت به اعمال افزایش پلکانی حق بیمه اقدام نمود تا از ایجاد شوک مالی و نارضایتی در میان رانندگان جلوگیری شود. موضوع بعدی مطرح شده، افزایش ۱۵ درصدی مرتبط با فعالیت در بخش معادن بود. آقای رضایی فرد توضیح دادند که پیش از این، جلسات متعددی با جناب دکتر صلواتی در همین خصوص برگزار شده است و با توجه به مشکلات حل نشده ی قبلی، افزودن این سهم جدید فشار مضاعفی بر فعالان این بخش وارد کرده است. ایشان با تأکید بر اینکه این ۱۵ درصد عایدی مشخصی برای دولت ندارد، اظهار داشتند: «چنین افزایش هایی باعث می شود رانندگان به سمت روش های غیررسمی یا غیرقانونی برای جبران هزینه ها سوق داده شوند، در نهایت کل سیستم حمل و نقل و زیرساخت ها متضرر خواهد شد.» در این راستا، به نمونه هایی از تخلفات رایج اشاره شد:

۱. صدور بارنامه های ناقص یا دست کاری شده (مثلاً درج وزن ۲۲ تن به جای ۲۷ تن)،

۲. حمل بار بدون اخذ بارنامه،

۳. بارگیری بیش از ظرفیت مجاز (اضافه تناژ)، که منجر به آسیب به زیرساخت های جاده ای می شود،

در ادامه، نماینده انجمن کاشان بیان کردند که: «در صورت افزایش نرخ تن بر کیلومتر، احتمالاً پرداخت کرایه که پیش تر با تاخیر انجام می شد، افزایش خواهد یافت. این امر به دلیل سنگین تر شدن مبلغ پرداختی برای صاحبان کالا است و در نتیجه، مشکل دیرکرد در پرداخت کرایه همچنان پابرجا خواهد ماند.» ایشان همچنین به نقش دادستان ها در حل این مشکلات اشاره کردند و افزودند: «با توجه به اینکه اعتراضات می توانند ابعاد امنیتی به خود بگیرند، جای این سؤال است که چرا دادستان ها به این موضوع ورود نمی کنند؟ در حالی که ریشه ی بسیاری از مشکلات، تأخیر در پرداخت کرایه از سوی صاحبان کالا و گاه دلال ها و واسطه هاست. دادستان می تواند با بررسی عملکرد معادن و کارخانه های بزرگ، منشأ این تأخیرات را شناسایی کرده و نسبت به اصلاح روندها اقدام نماید. همکاری دادستان با صنف می تواند در شفاف سازی و برخورد با واسطه هایی که موجب اختلال در نظام پرداخت کرایه می شوند، بسیار مؤثر باشد.» در بخش پایانی، موضوع «اعلام بار» و نحوه توزیع بارهای تجاری مورد بحث قرار گرفت. ایشان اشاره کردند که انجمن شرکت ها با همراهی انجمن کامیون داران، در حال راه اندازی سامانه ای جدید برای اعلام بار هستند. با این حال، این سامانه نیز خود منشأ برخی مشکلات شده است. از یک سو، رانندگان انتظار دارند که اولویت تخصیص بار با رانندگان بومی باشد، اما از سوی دیگر، سامانه معرفی شده از سوی سازمان، سیاستی مبتنی بر توزیع استانی و غیربومی اتخاذ کرده است که امکان دریافت بار را برای کلیه رانندگان استان فراهم می سازد. این مسئله موجب تردید و بی اعتمادی رانندگان نسبت به سامانه مذکور شده، در حالی که خود آنان نیازمند سامانه ای شفاف و منصفانه هستند. در پایان، نماینده انجمن با اشاره به عملکرد شرکت های حمل و نقل بزرگ مقیاس، بیان داشتند که نقش عملی این شرکت ها در فرآیند جابه جایی کالا بسیار محدود شده و عمدتاً به عنوان واسطه صدور بارنامه فعالیت می کنند. در بسیاری از موارد، قرارداد میان راننده و صاحب کالا به صورت مستقیم و خارج از نرخ مصوب منعقد می شود، اما بارنامه از طریق شرکت های بزرگ مقیاس واسطه اخذ می گردد. این امر موجب شده است که نقش این شرکت ها به صدور بارنامه تقلیل یابد و عملکرد آن ها در ارتقای کیفی خدمات حمل و نقل محل تردید باشد.

در جریان جلسه، جناب آقای جعفری عضو محترم هیئت مدیره کانون و رئیس انجمن دولت آباد، ضمن تشکر از زحمات و پیگیری های آقای ملکوتی و آقای دکتر صلواتی بابت حضور جناب آقای نقدعلی در جلسه، از همکاری و همراهی جناب آقای دکتر صلواتی در حوزه حمل و نقل تشکر و قدردانی نمودند. در

ادامه، ایشان به موضوع اهمیت پرهیز از تصمیم‌گیری‌های عجولانه پرداختند و اظهار داشتند: تصمیمات شتاب‌زده، در بلندمدت تبعات و مشکلات جدی به‌دنبال دارد. سپس در ادامه به مصوبه‌ی اخیر سازمان راهداری اشاره کردند که بر اساس آن، کرایه معوقه رانندگان می‌بایست حداکثر ظرف مدت ۴۸ ساعت پرداخت شود. ایشان این مصوبه را زمینه‌ساز سوءاستفاده برخی صاحبان کالا دانستند و افزودند: این اقدام با اصول و قوانین تجارت مغایرت دارد. مطابق قانون، زمانی که راننده بار را در مقصد تخلیه می‌کند، در صورتی که صاحب کالا به هر دلیلی نتواند کرایه را پرداخت نماید، در وهله نخست باید با شرکت حمل‌ونقل هماهنگی لازم صورت گیرد. ایشان همچنین تأکید کردند که این مصوبه در صورت اجرا، زمینه بروز مشکلات متعدد حقوقی را فراهم خواهد کرد و در آینده می‌تواند منجر به حجم گسترده‌ای از شکایات در مراجع قضایی گردد. بر این اساس، خواستار بازنگری و اصلاح فوری این مصوبه شدند. پس از آن خواستار ورود جدی پلیس به موضوع عدم پرداخت کرایه توسط صاحبان کالا شدند و افزودند: در حال حاضر پلیس از مداخله در این موضوع خودداری می‌کند و در پاسخ به مراجعه رانندگان، صرفاً آنان را به تماس با سامانه ۱۴۱ سازمان حمل‌ونقل ارجاع می‌دهد، در حالی که این رویکرد پاسخگوی نیاز فعلی نیست و می‌بایست تغییر کند. مورد دوم: ایشان افزودند مجلس باید بودجه‌ای برای سازمان حمل‌ونقل در نظر بگیرد تا این سازمان بتواند نقش موثری در تنظیم بازار ایفا کند. سازمان حمل‌ونقل باید توانایی داشته باشد که بخشی از نیازهای اساسی رانندگان، مانند تأمین روغن، لاستیک و سایر اقلام ضروری را پاسخ دهد. در صورت وجود چنین حمایتی، بسیاری از مشکلات فعلی پیش نخواهد آمد. مورد سوم: یکی دیگر از مشکلات مهم، وضعیت نامناسب جاده‌هاست. لازم است که در این زمینه نیز به سازمان حمل‌ونقل کمک شود و تأمین بودجه برای ترمیم و بهسازی جاده‌ها تنها به وزارت راه محدود نباشد.

جناب آقای شفیع ریس محترم انجمن صنفی شهرستان شاهین شهر و میمه، اظهار داشتند که ریشه‌ی اصلی تمام مشکلات وجود ناترازی در سطح کشور، به‌ویژه در حوزه‌های حمل و نقل است. به بیان دقیق‌تر، اگر بخواهیم به صورت اصولی ریشه‌یابی کنیم، بخش اعظم این چالش‌ها ناشی از عدم مدیریت صحیح، به موقع و کارآمد در گذشته بوده است. در چنین شرایطی، راننده، شرکت. انجمن صرفاً بهانه هستند!!

آقای جعفری نایب رئیس محترم انجمن ناین، نظنز و اردستان، در جلسه ضمن تشکر از آقایان صلواتی و دادخواه بابت فعالیت‌های پویا، فعال و به‌روزشان، به بیان نکاتی پرداختند. در ادامه بحث تخصیص گازوییل، آقای جعفری در جلسه با تأکید بر صحبت‌های آقای ابن‌یمینی اظهار داشتند: به عنوان شخصی که در این بخش ماه‌ها پیگیر موضوع بودم به اطلاع می‌رسانم در بخش گازوییل، برای ۹۹ درصد راننده‌ها بین ۱۱۵ تا ۱۲۰ درصد بیشتر از مسافت واقعی گازوییل تخصیص داده می‌شود به نحوی که حتی هزینه‌های مربوط به برگشت خالی، تعمیرگاه و موارد مشابه نیز لحاظ شده است. اما سوال این است که چرا رانندگان ناراحت هستند و می‌گویند گازوییلشان کاهش یافته است؟ پاسخ این است که اگر راننده‌ای قبلاً با یک بارنامه پنج بار بار می‌برد، اکنون با همان یک بارنامه باید دو بار بار حمل کند و به همین دلیل درصد تخلفات او کاهش یافته است. در حال حاضر معضل اصلی و دلیل ناراحتی در بخش تخصیص سوخت این است که، رانندگان متخلف که بارهای بدون بارنامه حمل می‌کنند، هزینه‌های بسیار بالاتری نسبت به بارهای دارای بارنامه برای کرایه‌ها در نظر می‌گیرند. به عنوان مثال، در شرایط فعلی، اگر کرایه یک تریلر برای بارهای دارای بارنامه پنجاه میلیون تومان در ماه باشد، راننده برای بارهای بدون بارنامه تا هفتاد میلیون تومان برای خود محاسبه کرده است. پس تخصیص سوخت به طور صحیح بر اساس بارهای دارای بارنامه انجام می‌شود، ولی رانندگان روی بارهای بدون بارنامه نیز هزینه حساب کرده‌اند. اخیراً با اتخاذ تصمیم غیرکارشناسی و آنی که نرخ کرایه حمل مواد معدنی از ۹٪ به ۱۵٪ افزایش یافته است. این ۶٪ افزایش به بارهای بدون بارنامه اختصاص یافته که تأثیر منفی بر درآمدها داشته و باعث بروز آسیب‌هایی در سیستم حمل و نقل شده است. مورد بعدی موضوع استقرار کانکس‌ها در گلوگاه‌ها با هدف پیشگیری از فرار بار است. بر اساس این طرح، در صورتی که راننده قصد دریافت بارنامه داشته باشد تحت هر شرایطی خود را ملزم به دریافت بارنامه می‌نماید حتی اگر با اولین باری ۱۰۰ کیلومتر فاصله داشته باشد! با این حال، برای اجرای مؤثر طرح جلوگیری از فرار بار بدون بارنامه، صرفاً نصب کانکس کفایت نمی‌کند و نیاز به اقدامات بازدارنده نیز وجود دارد، که مستلزم حضور نیروهای پلیس در محل است. این امر، به دلیل بار مالی ناشی از تأمین نیروی انسانی، نیازمند همکاری و حمایت از پلیس راه است تا بتواند نیروهای لازم را در اختیار قرار دهد. در ادامه، اشاره شد که در حال حاضر اگر نیروی پلیس به کانکس مراجعه کند، فرآیند بررسی بارنامه با چالش‌هایی همراه است. از جمله این موارد، ارائه شناسه ملی و کد پستی محل می‌باشد که در برخی موارد،

شناسه‌های ارائه شده فاقد اعتبار لازم هستند، که این موضوع موجب سردرگمی نیروهای پلیس می‌شود. در همین راستا، پیشنهاد شد که برای رفع این مشکل، حداقل تخفیفی برای مواردی مانند پرداخت کرایه معوقه تا ۴۸ ساعت، عدم تأیید شناسه و کد پستی و سایر نواقص مشابه برای کانکس‌ها در نظر گرفته شود.

جناب آقای شیروانی نایب رئیس محترم انجمن شهرستان نجف آباد، در خصوص قانون ۴۸ ساعته پرداخت کرایه معوقه رانندگان به نکات مهمی اشاره فرمودند. ایشان بیان کردند که در ماده ۳۸۲ قانون تجارت (باب هشتم): «ارسال کننده می‌تواند مادام که مال التجاره در ید متصدی حمل و نقل است آن را با پرداخت مخارجی که متصدی حمل و نقل کرده و خسارات او پس بگیرد»، به این موضوعات به‌طور کلی پرداخته شده است. همچنین طبق بخش‌نامه مورخ ۱۳۹۹/۰۵/۲۰ سازمان، شرکت‌ها موظف به پرداخت کرایه به رانندگان هستند. در حال حاضر، راننده توانایی شناسایی گیرنده را ندارد و تنها ممکن است فرستنده یا کارخانه را بشناسد. در صورتی که راننده قصد شکایت داشته باشد، شرکت از نظر قانونی در بارنامه به‌عنوان فرستنده یا گیرنده درج نشده و بنابراین امکان شکایت مستقیم را ندارد. طبق قانون، شرکت حمل و نقل تنها مبلغی بابت صدور بارنامه دریافت کرده و چنانچه بخواهد پیگیر شکایت شود، باید از راننده وکالت رسمی و محضری دریافت کند تا بتواند به نمایندگی از او شکایت کرده و موضوع را از طریق گیرنده پیگیری کند. این مسئله خود چالش برانگیز و زمان‌بر است. آقای شیروانی اشاره کردند که البته برای این مسئله، راهکاری نیز وجود دارد که در خصوص این موضوع بحث استفاده از کد ملی برای شناسایی و اعتبارسنجی گیرنده کالا مطرح شد. با توجه به اینکه در حال حاضر کد ملی گیرنده در بارنامه ثبت می‌شود، پیشنهاد شد که مشابه آنچه در نظام چک اجرا شده است، بتوان گیرنده را نیز از نظر اعتباری بررسی کرد. در صورتی که گیرنده از پرداخت کرایه خودداری کند، این موضوع می‌تواند در سوابق مالی وی ثبت شده و موجب کاهش اعتبار بانکی‌اش شود. به این ترتیب، رانندگان دیگر نیز از ارسال بار برای چنین افرادی خودداری خواهند کرد.

آقای ملکوتی ریاست محترم کانون در خصوص این پیشنهاد بیان کردند که چنین فرآیندی شاید برای بارهای منظم و شرکت‌هایی نظیر ذوب آهن امکان‌پذیر باشد، اما در مورد حمل و نقل‌های موردی و تک‌باری کاربرد نخواهد داشت؛ چرا که ممکن است افراد در هر نوبت از کد ملی متفاوتی استفاده کنند تا از پیامدهای اعتباری فرار کنند.

با این حال، آقای شیروانی تأکید کردند که در هر صورت، می‌توان کد ملی اشخاصی را که بار را تحویل می‌گیرند اعتبارسنجی کرد. به این ترتیب از بروز خسارت برای شرکت حمل و نقل جلوگیری خواهد شد؛ چرا که تاکنون در موارد متعددی به دلیل عدم پرداخت کرایه توسط صاحبان کالا، زیان‌های مالی زیادی به شرکت‌ها وارد شده است. در ادامه جلسه، آقای شیروانی به مسئله‌ای مهم در خصوص پرداخت هزینه بارنامه از سوی رانندگان اشاره کردند. ایشان بیان کردند که در حال حاضر ابزار مؤثری برای دریافت این هزینه از رانندگان وجود ندارد، در حالی که مطابق رویه صحیح، می‌بایست همزمان با صدور بارنامه، هزینه بارنامه نیز از راننده دریافت شود. به گفته ایشان، در شرایط فعلی برخی رانندگان با بهانه‌های مختلف پرداخت این هزینه را به تعویق می‌اندازند و در مواردی حتی از پرداخت آن خودداری می‌کنند. این وضعیت موجب بروز مشکلات مالی برای شرکت‌ها می‌شود.

جناب آقای سجاد دوست رئیس محترم انجمن صنفی شهرستان مبارکه، پس از آرزوی توفیق و سربلندی برای جناب آقای نقدعلی، نظام مقدس جمهوری اسلامی، و همچنین آرزوی موفقیت برای ایشان، همکاران‌شان در مجلس شورای اسلامی، و سایر حاضران محترم، انتقادات شدیدی نسبت به عملکرد سازمان راهداری مطرح کردند و گفتند: «کار این سازمان شده فقط نامه‌نگاری، ابلاغیه و دستور، بدون پشتوانه کارشناسی و حساب و کتاب دقیق». همچنین، ایشان نقدی به مجلس وارد کردند و پرسیدند چرا مجلس تاکنون سازمان راهداری را از وزارت راه و شهرسازی جدا نکرده است، با توجه به این که این سازمان حساس و حیاتی، همانطور که شاهد آن بودید عملاً می‌تواند کل کشور را دچار اختلال کند. در پاسخ به این انتقاد، جناب آقای نقدعلی توضیح دادند که در این خصوص پیشنهادی مطرح شده، اما خانم دکتر صادق، وزیر راه و شهرسازی، مخالفت کرده و بر این باور بوده‌اند که تفکیک این دو مجموعه امکان‌پذیر نمی‌باشد! در ادامه‌ی جلسه، آقای سجاد دوست ضمن اشاره به شرایط فعلی، از آقای نقدعلی درخواست نمودند که به کارشناسان ذی‌ربط دستور لازم جهت بررسی دلایل بروز اعتراض صادر گردد. ایشان تأکید کردند که در وهله‌ی اول، بخشنامه‌ی صادر شده (پرداخت کرایه معوقه رانندگان طی ۴۸ ساعت) خود به‌عنوان یکی از

عوامل اصلی بروز این اعتراض قابل شناسایی است. ایشان اظهار داشتند در حال حاضر، شرایط به گونه‌ای رقم خورده که عملاً صاحبان کالا نقش تصمیم گیرنده اصلی را ایفا می‌کنند؛ به نحوی که شرکت و راننده موظف است طبق دستورات ایشان اقدام کند. این رویه منجر به نارضایتی جدی رانندگان شده است. مسائل متعدد از جمله: اختلاف در نرخ کرایه‌ها، تبعیض در تخصیص بار، شرکت‌های بزرگ مقیاس، مشکلات جاده‌ای، حمل بارهای خارج از ظرفیت (اضافه تناژ) و سایر موضوعاتی که توسط همکاران مطرح گردید، همگی ناشی از نبود یک ساختار مشخص است. سپس تأکید کردند که ضروری‌ست هرچه سریع‌تر سازوکار مناسبی جهت ساماندهی امور طراحی و اجرایی شود تا امکان برنامه‌ریزی عادلانه و اصولی برای همه ذی‌نفعان فراهم گردد. ایشان پیشنهاد و درخواست داشتند که با شرکت‌های حمل و نقل مانند شرکت‌های مسافربری رفتار شود. به این معنا که شرایط و تسهیلات مشابهی در اختیارشان قرار گیرد. در حال حاضر، اگر فردی یک اتوبوس خریداری کند و بخواهد با یکی از شرکت‌های مسافربری مثل «همسفر» همکاری کند، شرکت مادر برای درج نام شرکت روی بدنه‌ی اتوبوس حدود یک میلیارد تومان مطالبه می‌کند. اما از سوی دیگر، خود شرکت‌های حمل و نقل نیز اگر بخواهند خودروی ملکی به ناوگان خود اضافه کنند، باید ابتدا برای آن بیمه تهیه کرده، مالیات پرداخت کنند، و پس از انجام این مراحل، وقتی خودرو را برای دریافت بار به سالن معرفی می‌کنند، به آن‌ها اعلام می‌شود که «این خودرو متعلق به سال ۷۱ است و به آن بار تعلق نمی‌گیرد! آقای سجاد دوست در ادامه‌ی جلسه گفتند:

اگر شرکت‌های حمل و نقل طبق قوانین ابلاغی ملزم به پرداخت کرایه هستند، اشکالی ندارد! اگر در هر شرایطی شرکت‌های حمل و نقل باید پاسخگو باشند، باز هم مشکلی نیست. اما سوال اینجاست: اختیار شرکت‌ها کجاست؟ لطفاً کامیون‌ها را دوباره زیر نظر شرکت‌ها قرار بدهید تا بدانیم چند تا کامیون باید مورد حمایت من شرکت حمل و نقل قرار گیرد! سپس خطاب به آقای نقدعلی فرمودند اگر نمی‌گذارند که اختیار راننده‌ها دست شرکت باشد، چطور انتظار دارند که راننده همیشه از شرکت توقع داشته باشد؟ این وضعیت غیرمنطقی است!

آقای گلابی، بازرس محترم کانون و رئیس انجمن صنفی شهرستان شهرضا فرمودند: در آغاز، بر خود لازم می‌دانم مراتب قدردانی و سپاس صمیمانه خویش را از تلاش‌های جناب آقای ملکوتی در زمینه برگزاری این نشست ارزشمند، و نیز از حضور ارجمند جناب آقای نقدعلی و جناب آقای دکتر صلواتی ابراز نمایم. همان گونه که دوستان و همکاران محترم به درستی اشاره فرمودند، یکی از مطالبات جدی ما به عنوان نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل فعال، بازگرداندن جایگاه حقیقی و شایسته شرکت‌های حمل و نقل است. متأسفانه، تصمیمات شتاب‌زده و غیرکارشناسی سال‌های اخیر، آسیب‌های جدی به بخش حمل و نقل وارد کرده است. حضور شرکت‌های حمل و نقل نباید تنها در زمان‌های بحران و اضطرار مورد توجه قرار گیرد، بلکه باید جایگاه آن‌ها به صورت دائمی و مؤثر در ساختار تصمیم‌گیری و اجرایی نهادینه شود. یکی از موضوعات مهم، که اکثر همکاران به آن اشاره نمودند مصوبه اخیر سازمان در خصوص پرداخت کرایه رانندگان ظرف ۴۸ ساعت می‌باشد، که متأسفانه زمینه سوءاستفاده برخی صاحبان کالا را فراهم کرده است. در ادامه ایشان درخواست واگذاری امور اجرایی و مشارکت در تصمیم‌گیری‌های حمل و نقل به خود شرکت‌های فعال در این حوزه را داشتند. در واقع، یکی از اصلی‌ترین دلایل درخواست ما برای تفکیک سازمان حمل و نقل از وزارت راه و شهرسازی، حضور افرادی در سطوح عالی تصمیم‌گیری است که فاقد تخصص و دانش کافی در حوزه حمل و نقل هستند. این ناآشنایی منجر به اتخاذ تصمیماتی شده که نه تنها گره‌ای از مشکلات نگشوده، بلکه خود به بخشی از مشکل تبدیل شده است. تا زمانی که وزارت راه و شهرسازی و سازمان حمل و نقل به طور مؤثر از یکدیگر تفکیک نشوند و مدیریت امور تخصصی به شرکت‌های حمل و نقل واگذار نشود، نباید انتظار بهبود جدی داشت. ایشان بیان داشتند بعد از سال ۱۳۹۷ و میدانی که سازمان به رانندگان دادند، شاهد بروز مسائلی بوده‌ایم که با کوچک‌ترین اختلاف نظر، به تنش‌های بزرگ منجر شده‌اند. به عنوان مثال، در هفته گذشته، چالش اصلی رانندگان مربوط به بیمه بار و سهمیه گازوئیل بود، نه مسئله کرایه و کمیسیون شرکت‌های حمل و نقل، با این حال مشخص نیست چگونه رانندگان به جای پیگیری مستقیم مطالبات خود از دولت، به سمت شرکت‌های حمل و نقل هدایت شدند و در نتیجه، میزان درخواست‌های آن‌ها از دولت کاهش یافت و فشار آن‌ها متوجه شرکت‌های حمل و نقل شد. نتیجه این وضعیت، قرار گرفتن صنف شرکت‌ها و صنف رانندگان در مواضع متقابل است؛ این شکاف نه تنها هیچ مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه اختلافات را عمیق‌تر و ساختار حمل و نقل کشور را تضعیف خواهد کرد.

جناب آقای کاظمی بازرس محترم کانون و رئیس انجمن صنفی شهرستان فلاورجان، پس از تشکر از حضور ارزشمند آقای نقدعلی و دکتر صلواتی اظهار داشتند یکی از موضوعات مهمی که به آن اشاره نشد، بحث باز شدن درگاه‌های صدور مجوز و واگذاری مجوزها به شرکت‌های حمل و نقل در نقاط مختلف کشور است، بدون آنکه نظارتی دقیق یا ارزیابی صلاحیت انجام گیرد. متأسفانه، برخی از افراد بدون داشتن تجربه کافی در این حوزه وارد این عرصه شده‌اند.

موضوع دیگری که مطرح شد، بحث دلال بازی و درخواست بازگشت کمیسیون‌ها از سوی برخی صاحبان کالا چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی به شرکت‌های حمل و نقل بود. این اتفاق، متأسفانه به یک روند فراگیر در کشور تبدیل شده و حتی در برخی موارد، صاحبان کالا تا ده درصد از مبلغ کمیسیون را مطالبه می‌کنند. در نتیجه، این فشارها باعث بروز مشکلات جدی برای شرکت‌های حمل و نقل می‌شود؛ زیرا در نهایت مسئولیت‌ها و پاسخگویی‌ها تنها بر عهده شرکت حمل و نقل خواهد بود.

مورد بعدی که آقای کاظمی به آن اشاره نمودند، موضوع مصرف سوخت بود که آقای ابن‌یمین و آقای جعفری نیز به آن پرداختند. که تخصیص سوخت در بسیاری از موارد کاملاً درست و مناسب انجام می‌گیرد اما در مورد کمرشکن‌ها، با توجه به اینکه این نوع کشنده‌ها بارهای فوق‌سنگین را جابه‌جا می‌کنند و اغلب در حوزه‌ی ترافیکی فعالیت دارند، متأسفانه سهمیه‌ی سوختی که به آن‌ها اختصاص می‌یابد، عادلانه نیست و کمتر از نیاز واقعی آن‌هاست. برای مثال، یک کمرشکن ۱۱ محور که با ۹۶ تن بار در جاده حرکت می‌کند، حدود ۲.۵ برابر یک کشنده‌ی معمولی (با ظرفیت حدود ۴۰ تن) سوخت مصرف می‌کند. اما متأسفانه در تخصیص سوخت، این دو نوع خودرو یکسان در نظر گرفته می‌شوند و همین موضوع موجب کسری سوخت و بروز مشکلات متعدد برای رانندگان کمرشکن شده است. در مقطعی نیز به صورت پایلوت اعلام شد که خودروهای ۷ محور به بالا، در استان اصفهان باید از طریق پمپ‌بنزین‌های آنالین و در مسیر، سوخت‌گیری کنند. با این حال، اجرای این طرح موفق نبود و برخی از خودروها تا ۴ یا ۵ روز در استان‌های مختلف معطل ماندند.

مورد بعدی، مربوط به کمیسیون ماده ۱۲ شرکت‌های حمل و نقل است که از سوی سازمان حمل و نقل برگزار می‌شود. متأسفانه، برخی از موضوعاتی که در این کمیسیون‌ها بررسی و پیگیری می‌شوند، در اصل ارتباط مستقیمی با شرکت‌های حمل و نقل ندارند. به این صورت که شرکت حمل و نقل، وظیفه‌ی شناسایی و احراز هویت راننده را انجام می‌دهد و مدیر فنی شرکت سلامت فنی خودرو را بررسی می‌نماید. با این حال، ممکن است پس از آغاز مأموریت، اتفاقاتی برای راننده رخ دهد که از کنترل شرکت خارج است. در برخی موارد، پلیس به دلایلی راننده را متوقف کرده و گزارش آن را به سازمان مربوطه ارسال می‌کند. در ادامه، این گزارش‌ها موجب بازخواست و تذکر به شرکت حمل و نقل می‌شود، در حالی که علت اصلی به عملکرد یا رفتار راننده برمی‌گردد، نه قصور یا تخلف شرکت. نمونه‌هایی از این قبیل، که مسئولیت آن‌ها اساساً به راننده مربوط است، نباید موجب ارجاع شرکت‌های حمل و نقل به کمیسیون ماده ۱۲ منجر گردد. لازم است در سیاست‌گذاری و ارزیابی‌ها، تفکیکی دقیق میان مسئولیت‌های شرکت و راننده در نظر گرفته شود.

جناب آقای اسحاقیان، عضو محترم هیات مدیره کانون و رئیس انجمن صنفی شهردرچه، ضمن خیرمقدم به جناب آقای نقدعلی و حاضرین، از همراهی دکتر صلواتی و سایر همکاران تقدیر و تشکر نمودند. در ادامه، آقای اسحاقیان به برخی مشکلات منطقه درچه اشاره نمودند. ایشان بیان کردند که در برخی مواقع، مشکلاتی در حوزه حمل و نقل و تردد در منطقه رخ می‌دهد که عمدتاً ناشی از نبود یک مسیر کمربندی مناسب است. این مسئله به‌ویژه در فصل برداشت محصولات کشاورزی نظیر سیب‌زمینی، باعث ایجاد گره‌های ترافیکی و حتی حوادث رانندگی می‌شود. در حال حاضر، با آغاز فصل برداشت سیب‌زمینی، تعداد زیادی کامیون نیاز به تردد در مسیرهای منتهی به درچه دارند، اما به دلیل نبود مسیر جایگزین یا کمربندی، ناچار به عبور از داخل شهر هستند که موجب بروز مشکلات فراوانی برای شهروندان و رانندگان شده است. لذا ایشان از آقای نقدعلی درخواست نمودند که برای حل این معضل، با شهردار محترم درچه تعاملات لازم صورت گیرد تا حداقل تا پایان فصل برداشت محصولات کشاورزی، تدابیری اندیشیده شود و راهکاری موقت یا همکاری‌هایی جهت کاهش تصادفات و ترافیک منطقه فراهم گردد.

در ادامه‌ی صحبت‌های همکاران، ریاست محترم کانون، آقای ملکوتی در پایان جلسه فرمودند که پرداخت کرایه به رانندگان ظرف مدت ۴۸ ساعت موجب فرار بار می‌شود. بنابراین ضروری است که در این زمینه، بررسی و کارشناسی دقیق انجام گیرد. در خصوص شرکت‌های بزرگ‌مقیاسی که توسط برخی آقازاده‌ها تأسیس شده‌اند، باید گفت این شرکت‌ها نه تنها کمکی به بهبود سیستم حمل‌ونقل نکرده‌اند، بلکه موجب نابودی زیرساخت‌ها نیز شده‌اند. متأسفانه تاکنون هیچ‌گونه نظارتی بر عملکرد آن‌ها وجود نداشته که در این راستا جا دارد از دکتر اکبری ریاست محترم سازمان و معاون وزیر و آقای مهندس خضری معاونت محترم حمل و نقل سازمان بابت طرح و پیگیری موضوع ساماندهی نحوه عملکرد این شرکت‌های بزرگ‌مقیاس تشکر شود، هرچند در این راستا با مخالفت‌های زیادی نیز مواجه گردیده‌اند. در پایان، آقای ملکوتی از حجت‌الاسلام جناب آقای نقدعلی درخواست کردند که ایشان نیز از این روند حمایت کنند تا مسیر به سمت سالم‌سازی و شفاف‌سازی این حوزه پیش برود. سپس آقای ملکوتی به جناب آقای نقدعلی فرمودند که دوستان تمایل دارند در مجمع نمایندگان، زمانی برای آن‌ها در نظر گرفته شود تا بتوانند به همراه چند نفر از اعضا و نمایندگان محترم مجلس حضور پیدا کنند و در خصوص مطالبات و حقوق خود، با حضور اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان و سایر مسئولان، گفتگو کنند. موضوع دیگری که مطرح شد، تأسیس قارچگونه شرکت‌هایی است که با هر ضوابطی، به راحتی مجوز دریافت می‌کنند. این مسئله به گونه‌ای شده که به جهت تسهیل در روند کسب و کار هر سال قوانین ساده‌تر می‌شود تا اشتغال‌زایی افزایش یابد، اما نتیجه‌ی آن تخریب زیرساخت‌ها در این حوزه تخصصی است. چرا که این حوزه، حوزه‌ای کاملاً تخصصی و فنی است و هر فردی صلاحیت ورود به آن را ندارد. لذا خواهش ما این است که در صورت امکان، فرآیند صدور مجوز برای شرکت‌های حمل و نقل از فهرست صدور مجوزهای کسب و کار خارج شود، چرا که این یک شغل حرفه‌ای است، نه عمومی، و ورود افراد غیرمتخصص به آن می‌تواند آسیب‌زا باشد.

در جلسه، آقای دکتر صلواتی معاونت محترم حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان اصفهان، ضمن قدردانی از حضور آقای نقدعلی، ایشان را سرمایه‌ای مهم برای استان معرفی کردند و از تلاش‌های ایشان در رفع معضل ارزش افزوده تقدیر کردند. وی سپس با اشاره به ظرفیت‌های گسترده حمل‌ونقل استان، از جمله وجود ۴۵ هزار ناوگان باری، ۵۰۰ شرکت حمل‌ونقل، ۵۰ هزار راننده و جابه‌جایی ۶۱ میلیون تن بار در سال گذشته، تأکید کرد که استان در رتبه‌های برتر کشوری قرار دارد و نگاه ویژه‌ای از سوی کشور به آن وجود دارد.

دکتر صلواتی در ادامه، افزایش ناوگان باری بدون تناسب با میزان بار را یکی از مشکلات جدی دانست و هشدار داد که این روند منجر به کم‌باری، بومی‌گرایی، رقابت ناسالم و مشکلات ساختاری در حوزه حمل‌ونقل شده است. ایشان از سیاست‌های نادرست در نوسازی ناوگان انتقاد کرد و گفت که ورود ناوگان جدید بدون خروج ناوگان فرسوده، مازاد ظرفیت و چالش‌هایی همچون تأخیر در پرداخت کرایه و بی‌عدالتی را تشدید کرده است. وی با اشاره به فعالیت ناوگان‌هایی با عمر ۸۰ تا ۹۰ سال، بر هزینه بالای مصرف سوخت این خودروها برای شرکت نفت (حدود ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیارد تومان در سال) و تأثیرات منفی آن بر آلودگی هوا، تصادفات و ناترازی سوخت تأکید کرد. ایشان پیشنهاد دادند که با سرمایه‌گذاری اولیه شرکت نفت برای خروج ناوگان فرسوده، ضمن صرفه‌جویی در منابع، بسیاری از مشکلات زیست‌محیطی و حمل‌ونقلی کشور نیز برطرف خواهد شد. در پایان، خواستار تدوین مقررات الزام‌آور برای خروج ناوگان فرسوده همزمان با ورود ناوگان جدید شدند تا از تشدید بحران‌ها در این حوزه جلوگیری شود.

آقای دکتر صلواتی در جلسه بیان کردند که در دولت گذشته با وجود مخالفت سازمان راهداری، ضوابط تأسیس شرکت‌های حمل‌ونقل بسیار ساده شد، به‌طوری‌که حتی شرکت‌های بزرگ بدون ناوگان ملکی هم امکان فعالیت پیدا کردند. اکنون این تصمیمات موجب بروز مشکلاتی در مدیریت بحران‌های حمل‌ونقلی شده است. ایشان تأکید کردند که با وجود شرکت‌محور بودن قوانین، ساختار فعلی حمل‌ونقل کشور عمده‌تأ کامیون‌دارمحور و تک‌مالک است و کمتر از ۱۰ درصد ناوگان در اختیار شرکت‌ها قرار دارد. در حالی که از شرکت‌ها انتظار مسئولیت‌پذیری وجود دارد، بسیاری از آن‌ها فاقد ناوگان ملکی و امکان اعمال مدیریت مؤثر هستند. بنابراین، یا باید قوانین با واقعیت موجود هماهنگ شوند و رویکرد کامیون‌محوری را بپذیرند، یا باید مجدداً ساختار شرکت‌محور به صورت جدی تقویت شود؛ چرا که ادامه این وضعیت منجر به تشدید چالش‌های حمل‌ونقل خواهد شد.

آقای صلواتی در خصوص سامانه‌های اعلام بار فضای مجازی بیان کردند که بحث موجود نیازمند تمرکز و یکپارچه‌سازی سامانه‌ها است. اگر بخواهیم شفافیت داشته باشیم، باید سامانه‌های جامع انبارها، سامانه جامع تجارت و سامانه صدور بارنامه به صورت هم‌پوشان و یکپارچه عمل کنند. در حال حاضر کالا وارد انبار شده و خارج می‌شود، اما این ورود و خروج در هیچ سامانه‌ای ثبت نمی‌شود. کالا بدون بارنامه وارد انبار می‌شود و بدون بارنامه خارج می‌شود. ایشان فرمودند: مگر موضوع قاچاق کالا برای ما اهمیت ندارد؟ یکی از فرآیندهای بسیار مهم در قاچاق، حمل و نقل است که به صورت غیرشفاف انجام می‌شود. تمامی سامانه‌های کشور، شامل سامانه وزارت جهاد کشاورزی، سامانه صنعت، معدن و تجارت، سامانه مالیاتی و دیگر سامانه‌ها باید به یکدیگر متصل شوند تا بتوانیم مدیریت، کنترل و شفاف‌سازی مؤثر داشته باشیم.

در این خصوص، آقای نقدعلی بیان کردند: "که قانون مدیریت یک‌پارچه این موضوع را تکلیف کرده و این قانون از قوانین مهم مجلس به شمار می‌آید، پس چرا اجرا نمی‌شود؟"

دکتر صلواتی اظهار داشتند که علت اصلی، عدم شفافیت است و برخی افراد سودشان در عدم شفافیت است.

آقای نقدعلی مجدداً تأکید کردند که اجرای قانون با ترک فعل مواجه است و خواستند این موضوع به صورت تذکر مکتوب از سوی آقای پناهی پیگیری شود. سپس بحث یک‌پارچه سازی، سامانه‌های جامع، تجارت، انبارها و سایر سامانه‌ها مطرح شد و ایشان تأکید کردند که هر تعداد وزیر مرتبط با این موضوع باید به عنوان ترک فعل، در قالب تذکر مکتوب برای آنان ارسال شود.

دکتر صلواتی مجدداً تأکید کردند که در حال حاضر معادن اصلاً کد پستی ارائه نمی‌دهند. چرا این اتفاق می‌افتد؟ زیرا مایل نیستند قیمت‌ها مشخص و شفاف باشد.

آقای جعفری نایب رئیس انجمن اردستان نیز اظهار داشتند که هزاران نامه دادستان به صنعت و معدن ارسال نموده ولی صنعت و معدن نیز اعلام کرده‌اند که ماکاری به حمل و نقل نداریم!

دکتر صلواتی در ادامه بیان کردند که یکی از مشکلات اساسی اعتراضات کامیونداران و رانندگان، مسئله عدم پرداخت کرایه صنایع بزرگی مانند پالایشگاه‌ها، شرکت‌های قیر، ذوب آهن و فولاد است ایشان افزودند که با وجود توان مالی محدود شرکت‌ها، به موجب قانون، نماینده صاحب کالا موظف به پرداخت کرایه است چون سازمان ابزار دیگری برای فشار ندارد، اما شرکت باید در این خصوص مورد حمایت قرار گیرد.

در ادامه آقای ملکوتی اظهار داشتند که در صورت ناتوانی شرکت در پرداخت کرایه، سازمان حمل و نقل خدمات شرکت را قطع نموده، شرکت به کمیسیون ماده ۱۲ ارجاع داده میشود و مشمول جریمه نقدی خواهد شد، در حالی که صاحبان کالا بدون پرداخت، از این شرایط سوءاستفاده می‌کنند.

آقای دکتر صلواتی بیان داشتند: در اینخصوص ضوابطی تعریف شده است مبنی بر اینکه برای این نوع صاحبین کالا اعلام بار صورت نگیرد اما آنها بار خود را از طریق شرکت‌های بزرگ مقیاس خارج از استان حمل می‌کنند و برای این موضوع راه فرار وجود دارد. در ادامه، ایشان از اجرای افزایش ۱۵ درصدی کرایه حمل معادن انتقاد کردند و گفتند این تصمیم، موجب اخلاف در نظم بارنامه‌ها و افزایش فشار مالی بر رانندگان شده است. عوارض حمل نیز از ۹ درصد به ۱۵ درصد افزایش یافته که شامل ۵ درصد برای حمل ریلی، ۲ درصد برای جاده‌های معادن و ۸ درصد برای سازمان است، اما در عمل فشار آن بر رانندگان وارد شده است.

آقای جعفری رئیس محترم شهرستان دولت اباد نیز به تجربه ناموفق مشابهی در گذشته با سهم ۵ درصدی برای شرکت رجاء اشاره کردند که در نهایت توسط مجلس لغو شده بود، اما اکنون دوباره تکرار شده است.

آقای نقدعلی نیز با انتقاد از سازوکار موجود، خواستار شفافیت بیشتر و حذف فشار مالی از دوش رانندگان شدند.

آقای دکتر صلواتی فرمودند: " در معادن صاحب بار مبلغی کلی به عنوان کرایه به راننده پرداخت می نماید و نحوه حمل بار، دریافت و یا عدم دریافت بارنامه، پرداخت عوارض دولتی و کمیسیون شرکت بر عهده راننده می باشد. وی همچنین افزود که این روند گاهی باعث می شود بار با نرخ کمتر از تعرفه حمل شود و ۱۵ درصد هم در اصل از کرایه راننده کسر می گردد."

در مورد مبحث بازارگاه ها و ترابرت آقای صلواتی اشاره کردند که این موضوع به یک معضل تبدیل شده است. با وجود اینکه سازمان راهداریمجوز فعالیت برای آنها صادر کرده، اما در حال حاضر این سامانه ها محل تخلف هستند، بدون صدور بارنامه رسمی و با نرخ کرایه پایین تر از عرف، اقدام به حمل بار می کنند. این مسئله باعث نارضایتی شرکت های حمل و نقل و رانندگان شده، در حالی که صاحبان کالا از این وضعیت خوشحال اند چون با هزینه کمتری بارشان جابه جا می شود.

آقای نقدعلی در ادامه گفتند: «خب، نهایتاً که چی؟» ایشان تأکید داشتند که در ابتدا نیز ورود اسنپ با مخالفت هایی روبرو شد، ولی حالا در مسیر هوشمندسازی قرار داریم. با این حال باید برای این سامانه ها تدابیری اندیشیده شود تا فعالیت شان شفاف و منطبق با قوانین صورت گیرد و از ایجاد راه های سوء استفاده و فرار جلوگیری شود.

دکتر صلواتی هم تأکید کردند که باید برای این سامانه ها ضوابط مشخص و سخت گیرانه تری تعریف شود. اینکه به طور واضح عنوان شده این بازارگاه ها نیاز به بارنامه ندارد و با نرخ زیر نرخ تن کیلومتر میتواند حمل کنند به وضوح بر خلاف مصوبات است

در ادامه آقای سجاد، نماینده محترم شهرستان مبارکه، در سخنان خود اشاره کردند: " که مجوز شرکت های بزرگ مقیاس عمدتاً به آقازاده ها داده شده است، در حالی که ما در منطقه مبارکه دارای حدود ۹۰ شرکت فعال هستیم. چرا این شرکت ها را بزرگ مقیاس اعلام نمی کنند؟ ما ۹۰ شرکت در مبارکه داریم، اما برخی افراد با رانت، بارهای فولاد را حمل می نمایند. در این میان، آلودگی هوا، سرطان و سایر پیامدهای منفی زیست محیطی اش سهم مردم شهرستان ماست. با این حال، ما مخالف توسعه و پیشرفت نیستیم، بلکه خواهان عدالت هستیم."

آقای صلواتی به موضوع افزایش حق بیمه ها اشاره کردند. طبق صحبت های ایشان، ابتدا افزایش ۴۵ درصدی حق بیمه در یک مرحله اعمال شد. اما در تاریخ ۲۰ اردیبهشت سال جاری، با استناد به قانون برنامه پنج ساله دولت، مرحله دوم افزایش نیز اجرا شد که به زعم ایشان، این اجرا تصمیم درستی نبوده و اکنون مقرر است در مجلس مورد بازنگری قرار گیرد. به اینصورت که، یارانه ای که دولت برای بیمه پرداخت می کرد، در محاسبه جدید، با ضریب ۱ لحاظ شد. این موضوع باعث شد حق بیمه ای که پیش تر حدود ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان بود، به طور ناگهانی به ۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان افزایش یابد. بنابراین، افزایش حق بیمه در دو مرحله انجام شد، زمینه ساز اعتراضاتی در میان رانندگان شد. در بخش سهمیه بندی سوخت نیز، همان طور که برخی از دوستان اشاره کردند، رانندگانی که به صورت قانونی فعالیت می کردند، مشکلی از این بابت نداشتند. اما برخی رانندگان برای جبران کرایه ی کم تر، حق دلالتی، دریافت نرخ کرایه پایین تر و ... اقدام به فروش سهمیه سوخت خود می کردند. این موضوع که در گذشته رایج بود، اکنون محدود شده و این امر نیز یکی از دلایل اعتراض رانندگان گردیده است. در پایان، دکتر صلواتی با ذکر صلوات صحبت های خود را به پایان رساندند.

آقای اسحاقیان، رئیس محترم انجمن درچه، در جلسه فرمودند که ما با ترابرت ها مخالفتی نداریم. به فرموده ی ایشان، این کار در راستای شفاف سازی و توسعه است و ما نیز موافقیم. ولی باید دلال ها و صاحبان کالا را از این سامانه ها حذف کنند. راننده باید با شرکت حمل و نقل در سامانه حضور داشته باشد، چرا که این ترابرت ها به طور کلی حمل و نقل را زیر سوال برده اند. اگر بخواهیم با اسنپ هم مقایسه کنیم، در اسنپ یک تاکسی هست و یک مسافر!

پس از آن حجت الاسلام و المسلمین جناب آقای نقدعلی سخنان خودشان را بایان روایتی از رسول نبی اکرم (ص) آغاز نمودند ایشان ضمن تسلیت و تبریک ایام پر برکت ماه ذی الحجه، سالگرد رحلت حضرت امام خمینی (ره) و قیام خونین ۱۵ خرداد و نیز شهادت امام محمد باقر (ع) و همچنین عید سعید قربان، با استناد به فرمایشات پیامبر اکرم (ص) تلاش برای تأمین معیشت را مجاهدت دانسته و بر اهمیت رسیدگی جدی به مشکلات صنفی و اجرایی رانندگان و شرکت های حمل و نقل تأکید کردند.

با وجود اینکه حوزه تخصصی ایشان کمیسیون قضایی است، اعلام کردند که به عنوان نماینده مردم، به تمام مطالبات پاسخ می دهند. ایشان تصریح کردند که بخشی از مشکلات نیازمند قانون گذاری و اصلاح ساختارهای تقنینی در مجلس است که از طریق کمیسیون های عمران و اجتماعی پیگیری خواهد شد. همچنین

برخی مسائل اجرایی نیز باید از سوی نهادهای اجرایی مربوطه بررسی شود. در بحث صدور مجوزها، به تفکیک مجوزهای «صدرمحور» و «تأییدمحور» اشاره شد و و اظهار داشتند که برای هر یک از این دسته ها بازه زمانی مشخصی تعیین شده که در آن باید مدارک و شرایط را در درگاه ملی مجوزهای کسب و کار ثبت و تکمیل نمایند. برای مثال اگر تاسیس شرکت حمل و نقل نیاز به داشتن ۲۰ شرط خاص دارد (مساحت زمین، تعداد ناوگان و...) حتماً باید این شرایط رعایت شود. در خصوص عملکرد شرکت های بزرگ مقیاس حمل و نقل نیز درخواست شد گزارشی جهت بررسی دقیق تر ارائه گردد تا مشخص شود ایرادات موجود از قانون است یا از شرایط اجرایی. در ادامه، به موضوع ۱۵ درصد حقوق دولتی معادن، استقرار کانکس ها و نگهداری جاده ها پرداخته شد و تأکید شد که فشار هزینه ها نباید متوجه رانندگان شود. مسئولیت پیگیری این موارد به آقای صلواتی واگذار شد و مقرر گردید مکاتبات لازم با آقای رضا کوچی رئیس محترم کمیسیون عمران انجام گیرد. در صورت لزوم، موضوع از طریق کمیسیون های تخصصی مجلس پیگیری خواهد.

آقای نقدعلی در واکنش به پیشنهاد مبنی بر بازگشت مجدد برخی شرکت ها به میدان های مدیریتی و اعطای اختیارات مدیریتی به آنها تأکید کردند: اگر چنین پیشنهادهایی مبتنی بر الزامات قانونی هستند، ضروری است این الزامات به صورت شفاف ارائه و مشخص شوند. در ادامه جلسه، ایشان به نکات مهمی اشاره نمودند. از جمله: «با توجه به پیشنهادات حضار محترم مبنی بر واگذاری اختیارات مدیریتی مجدد به شرکت های حمل و نقل، ضروری است الزامات قانونی آن بررسی شده و در صورت وجود مبنای قانونی برای اجرای آن، مراتب به صورت رسمی اعلام گردد.»

ایشان در خصوص سامانه «ترابرنت» نیز بیان داشتند: «این سامانه دارای ایرادات اساسی بوده و فاقد چارچوب های قانونمند لازم است. موارد نقص فنی و ساختاری این سامانه باید مشخص و اعلام گردد. اگر به دلایل خاصی امکان پیگیری از سوی برخی نهادها و وزرا وجود ندارد، بنده آمادگی دارم با استفاده از سربزرگ مجمع نمایندگان، موضوع را پیگیری کرده و درخواست رفع ایرادات را ارائه نمایم.» در ادامه، به چند مسئله فنی از جمله استقرار کانکس در مبادی خروجی، اشکالات سامانه ترابرنت، عدم ثبت کد پستی در سامانه جتمع انبارها اشاره گردید. همچنین در ارتباط با پرداخت کرایه حمل بار از سوی شرکت های بزرگ از جمله شرکت هایی مانند ذوب آهن، مطرح شد که برخی شرکت ها مانند شرکت ذوب آهن به علت مشکلات مالی و سوء مدیریت دچار تأخیر در پرداخت هستند که در مورد آنها باید حمایت صورت گیرد. اما شرکت هایی که توان مالی دارند (نظیر شرکت های فولاد، قیر، پتروشیمی و...) نباید پرداخت ها را به تعویق بیندازند. مقرر شد بررسی شود که دقیقاً مشکل در کدام بخش وجود دارد.

سپس خطاب به آقای صلواتی عنوان شد: «همه این موارد کاملاً اجرایی هستند و خلأ قانونی خاصی در خصوص آنها وجود ندارد. اگر از میان ده مورد مطرح شده، نه مورد آن مسائل اجرایی باشد، قاعدتاً وزیر مربوطه یا رئیس سازمان ذی ربط باید پاسخگو باشند. در صورت وجود مانع در مسیر اجرا، پیگیری لازم انجام خواهد گرفت.»

در خصوص شرکت های حمل و نقل بزرگ مقیاس نیز ایشان بر لزوم بررسی ویژه تأکید کرده و پیشنهاد نمودند دیوان محاسبات به موضوع ورود کند. در ادامه، ایشان بیان داشتند آقای سجاد دوست نیز پیشنهاد تشکیل شرکت حمل و نقل بزرگ مقیاس را از سوی خود مطرح کردند که مورد حمایت قرار گرفت. ایشان خطاب به آقای صلواتی عنوان نمودند که همکاری لازم با ایشان صورت گیرد تا زمینه برابر برای فعالیت همه متقاضیان فراهم شود. بر همین اساس مقرر شد نامه ای خطاب به دیوان محاسبات تنظیم و ارسال شود تا عملکرد شرکت های بزرگ مقیاس با اسناد و مدارک موجود بررسی گردد؛ مشخص شود آیا آنها شرایط دریافت مجوز را داشته اند یا خیر، و اگر نداشته اند، بر اساس چه معیارهایی مجوز صادر شده است؟ همچنین باید بررسی شود آیا برای سایر متقاضیان شرایط برابر مهیا شده یا خیر. در خصوص موضوعاتی چون لوازم یدکی، اجناس بی کیفیت چینی و مسئله لاستیک نیز اذعان شد که این ها جزو مسائل کلیدی هستند و نهادهای اجرایی مرتبط با محدودیت هایی مواجه هستند. در زمینه اسقاط ناوگان نیز مطرح شد که مشخص نیست این مسئله به صراحت در قوانین بودجه ای ذکر شده یا خیر. به نظر می رسد راهکاری در نظر گرفته شده که افراد در صورت ناتوانی در اسقاط ناوگان، مبلغی پرداخت کنند. پیشنهاد شد که این استثنای لافل برای ناوگان سنگین حذف گردد.

در خصوص الزام ۴۸ ساعته پرداخت کرایه راننده ها توسط شرکت ها نیز بیان شد که علیرغم اینکه با توجه به وضعیت موجود چاره ای به جز این اقدام نبوده اما این الزام باید مورد بازبینی و اصلاح قرار گیرد. در مورد واسطه ها و دلال ها نیز عنوان گردید که حذف آنها از طریق سازوکارهای اجرایی ممکن است و خلأ قانونی خاصی در این زمینه وجود ندارد. همچنین پیشنهاد شد در صورت لزوم، موضوع از طریق کمیسیون اصل ۹۰ یا کمیسیون دیوان محاسبات پیگیری شود.

در جمع‌بندی، ایشان خاطرنشان کردند که مسائلی نظیر اسقاط یا بیمه به قانون‌گذاری نیاز دارند، اما عمده موضوعات مطرح‌شده، جنبه اجرایی دارند که باید مورد اصلاح و ترمیم قرار گیرند. سپس خطاب به آقای صلواتی افزودند: «با توجه به تلاش‌ها و پیگیری‌های جنابعالی که مورد تحسین حاضرین نیز قرار گرفت، پیش‌بینی می‌شود حداکثر ظرف مدت دو ماه از تاریخ برگزاری جلسه امروز، اغلب موارد فنی مطرح‌شده به استثنای موضوعات بنیادینی مانند لاستیک و لوازم یدکی، با استفاده از سازوکار مناسب قابل حل باشند.

آقای ابن‌یمینی، رئیس محترم انجمن فرآورده‌های نفتی، ضمن اشاره به مشکلات اجرایی موجود، بیان داشتند که در خصوص روابط میان صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل، دستورالعمل مشخصی وجود ندارد. ایشان افزودند: «ما دستورالعمل‌هایی برای تأسیس و بهره‌برداری شرکت‌ها داریم، اما دستورالعملی که روابط بین شرکت حمل‌ونقل و صاحب کالا را تنظیم کند، موجود نیست. این خلأ باعث بروز مشکلاتی می‌شود که در صورت بررسی نشدن، به سایر بخش‌ها از جمله فعالیت‌های بزرگ‌مقیاس نیز تسری خواهد یافت؛ تا جایی که بعضی از این فعالان عملاً به دلالتی تبدیل می‌شوند که بدون مالکیت واقعی، کامیون را به عنوان دارایی خود ثبت می‌کنند.»

در ادامه، آقای نقدعلی ضمن تأکید بر وجود خلأ قانونی یا اجرایی، خاطرنشان کردند: «هر اقدام قانونی که انجام شود، باز هم راهی برای دور زدن آن پیدا خواهد شد.»

سپس آقای فصیحی، رئیس محترم انجمن حمل‌ونقل شهرستان اصفهان، از اظهارات آقای نقدعلی تشکر کرده و ابراز امیدواری کردند که با پیگیری‌های مؤثر، مشکلات حل شود. ایشان با توجه به ارتباط و نفوذ جناب آقای نقدعلی در مجلس شورای اسلامی، خواستار حمایت ویژه ایشان از صنعت حمل‌ونقل شدند. همچنین از آقای ملکوتی بابت تشکیل جلسه و از دکتر صلواتی و مهندس دادخواه به جهت اقدامات موثرشان قدردانی کردند.

آقای فصیحی در ادامه افزودند: «جناب آقای دکتر صلواتی تاکنون بیش از ۲۰ نامه خطاب به شرکت ذوب آهن در خصوص مشکلات حمل محصولات صادراتی ارسال کرده‌اند. در حال حاضر، شرکت‌های حمل‌ونقل در بالاترین سطح به سر می‌برند و مشخص نیست که آیا باید حمل بارهای ذوب آهن را انجام دهند یا خیر. این شرکت در حال حاضر بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان بابت کرایه حمل به رانندگان بدهکار است و شرکت‌های حمل‌ونقل نیز توان پرداخت این مبالغ را ندارند. خواهشمندم در این زمینه همکاری و مساعدت فرمایید.»

در جریان جلسه، آقای نقدعلی در تماس تلفنی با آقای افصلی، مدیرعامل محترم ذوب آهن، ضمن انتقال مشکلات ناشی از تأخیر در پرداخت کرایه رانندگان، خواستار تسریع در پرداخت بدهی‌های معوقه شدند.

آقای افصلی نیز در پاسخ، ضمن تشکر و خداحوت، بیان کردند: «فرآیند تسویه بدهی‌های معوقه در حال انجام است و تا پایان اسفند ۱۴۰۴، کلیه بدهی‌های رانندگان به طور کامل پرداخت خواهد شد.» ایشان همچنین اعلام کردند: «در خصوص حمل محصولات ذوب آهن، مناقصه‌ای برگزار خواهد شد و شرکت‌های حمل‌ونقلی که آمادگی همکاری با شرایط موجود را دارند، می‌توانند در این مناقصه شرکت نمایند.»

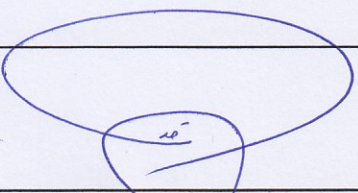
در پایان آقای صلواتی اظهار نمودند: طی جلسه‌ای که در اوایل بهمن ماه ۱۴۰۳ برگزار شد ایشان قول تسویه بدهی‌های معوقه تا پایان سال ۱۴۰۳ را اعلام نمودند که این اتفاق انجام نشد!

سپس جلسه در ساعت ۹:۳۰ صبح با ذکر صلوات به پایان رسید.

فرم حضور در جلسه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۱ ساعت ۶:۴۵ صبح

ردیف	نام ارگان / انجمن	نام و نام خانوادگی	امضا
۱	محمد تقی نوری		۱۱/۳/۱۴۰۴
۲	محمد علی صدیقی		
۳	کانون	پروین سلوک	
۴	لعل علی حسن	کاظم	
۵	منصور منصوبی	احمد	
۶	فرزاد ریاحی	علی انجمن	
۷	محمد رفیعی نوری	انجمن هنر و کسب و کار	
۸	مرتضی ایلخانی	گنجینه برقرار	
۹	اربع ضعیف	محمد علی نوری	
۱۰	محمد حسن	انجمن نظریات	
۱۱	حیدر شریفی	محمد علی	
۱۲	انجمن فرهنگی و اجتماعی	محمد علی	

فرم حضور در جلسه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۱ ساعت ۶:۴۵ صبح

ردیف	نام ارگان / انجمن	نام و نام خانوادگی	امضا
۱۳	انجمن رهنما، دهقان و مسیح	مهنا سلاسی	
۱۴	انجمن صنفی شرکت های گل و قلم فلور جان	احمد رضا کاظمی	
۱۵	انجمن سرکنش درجه	اکبر اسی فیلان	
۱۶			
۱۷			
۱۸			
۱۹			
۲۰			
۲۱			
۲۲			
۲۳			
۲۴			