

مشخصی است. اتفاقات رخ داده در ۲۶ آذر ۱۳۶۱ سبب شد تا جایگاه حمل و نقل در کشور ما شرایط ویژه و خاصی پیدا کند. در زمان جنگ ایران و عراق نزدیک به صد کشتی حامل کالا در بنادر جنوبی ایران منتظر تخلیه بار بودند و به دلیل بحران ناشی از اتمام کالاهای اساسی در کشور و همین طور تهدید دولت عراق، شاهد به وجود آمدن شرایط بحرانی خاصی در کشور بودیم. اگر کشتی ها به سرعت تخلیه نمی شدند ممکن بود که یک مشکل جدی در کشور به وجود بیاید. در همین روز بود که رهبر انقلاب در پیامی تاریخی از کامیون داران درخواست کرد تا به بنادر جنوبی بروند و در تخلیه سریع تر کشتی ها مشارکت کنند. به دنبال این فرمان شاهد بسیج عمومی کامیون داران در کشور بودیم و آن ها که نقش ویژه ای در صنعت حمل و نقل کشور داشتند، به بنادر جنوبی رفتند و به تخلیه بار کشتی ها کمک کردند.

در نتیجه این رویداد سراسر ایران شاهد فداکاری، ایثار و تلاش شبانه روزی کامیون داران کشور بود و به همین دلیل است که این روز در تاریخ کشور ما بسیار خاص است.

۱۵ سال پس از صادر شدن این فرمان، به پیشنهاد وزارت

راه و ترابری ۲۶ آذر به عنوان روز ملی حمل و نقل انتخاب

شد و هر ساله مردم با بزرگداشت این روز، جهاد و فداکاری

کامیون داران در سال ۱۳۶۱ را به یاد می آورند.

چرا ۲۶ آذر روز حمل و نقل است؟



بی شک حمل و نقل، یکی از زیربناهای امروز اقتصاد در جامعه است که تاثیر مستقیمی بر فرایند توسعه اقتصادی دارد. با این حال طی سالیان متمادی حمل و نقل دستخوش تغییرات بسیار زیادی شده و شاهد به وجود آمدن وسایل حمل و نقل مختلفی هستیم. کشورها نیز تمام تلاش خود را کرده اند تا وسایل حمل و نقل را تغییر دهند و آن ها را به روز کنند. در کشور ما حمل و نقل یکی از موضوعات بسیار مهم است و به همین دلیل از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور روزی را به حمل و نقل اختصاص داده اند. در این مطلب قصد داریم درباره این روز صحبت و بیان کنیم که چرا ۲۶ آذر به عنوان روز حمل و نقل شناخته می شود.

نام گذاری روز حمل و نقل در کشور

بر اساس اعلام شورای فرهنگ عمومی کشور، روز ۲۶ آذر در سال ۱۳۷۶ به عنوان روز حمل و نقل نام گذاری شد. در واقع پیشنهاد نام گذاری چنین روزی را وزارت راه و ترابری ارائه داد و هدف این وزارتخانه برای نام گذاری چنین روزی آگاه سازی جامعه از نقش و جایگاه حمل و نقل در اقتصاد ایران بود. روز ملی حمل و نقل هم مانند هر روز دیگری تاریخچه خاصی دارد و نام گذاری این روز به دلیل

انجمن حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی در یک نگاه

نماینده گی در استان مبادرت و فعالیت خود را آغاز کردند. مسئولان بخش دولتی در استان به منظور افزایش سطح اشتغال و استفاده از فضای ایجاد شده ضمن هماهنگی با وزارت راه و ترابری موجبات تاسیس شرکت های حمل و نقل بین المللی با مرکزیت مشهد را فراهم و از سال ۱۳۷۰ شرکت های حمل و نقل بین المللی در شهرستان مشهد فعالیت خود را آغاز کردند. به طوری که در بهمن ماه ۱۳۷۱ حدود ۱۰ شرکت حمل و نقل بین المللی در استان خراسان فعال بودند. افزایش شرکت ها در مشهد و پراکندگی امور و نیاز به ایجاد هماهنگی با دستگاه های بخش دولتی و استفاده از تجارب بخش خصوصی فعال در زمینه حمل و نقل بین المللی، مدیران شرکت ها و مسئولان سازمان حمل و نقل و پایانه های استان خراسان را بر آن داشت تا برای حفظ منافع شرکت ها و یکسان سازی روش ها و قانونمند کردن فعالیت های موجود، به ایجاد تشکل صنفی اقدام کنند. براین اساس مقدمات امر فراهم و سرانجام در دی ماه ۱۳۷۳ انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان با مرکزیت مشهد با استناد به ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران به عنوان موسسه ای صنفی و ارشادی تحت پروانه شماره ۱۰۶ در مورخ ۷۳/۱۱/۲۵ در اداره کار و امور اجتماعی استان خراسان به ثبت رسید.

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، استقلال کشورهای آسیای میانه، باز شدن مرزهای شمالی استان خراسان و تمهیداتی که از طرف مقامات استان خراسان اندیشیده شد، مبادلات تجاری با کشورهای ترکمنستان - ازبکستان - تاجیکستان - قزاقستان و قرقیزستان از طریق استان خراسان آغاز شد. با توجه به نیازهای فراوان کشورهای تازه استقلال یافته و بکر بودن بازارهای جدید، فعالیت بازرگانان استان ناگهان به طور چشمگیری افزایش یافت.

استان خراسان با داشتن سه مرز مشترک با جغیران - لطف آباد و سرخس با کشور ترکمنستان و با توجه به آماده فعالیت بودن مرز دوغانرود در همجواری کشور افغانستان، از بهترین موقعیت برای جذب بازار کشورهای ذکر شده برخوردار بود و به همین دلیل تجار و بازرگانان ایرانی به منظور انجام مراودات بازرگانی خود به ناوگان ترابری برون مرزی نیاز پیدا کردند و به دنبال تقاضای فراهم شده در بازار، ضرورت فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی در استان احساس شد. در ابتدا تعدادی از شرکت های حمل و نقل بین المللی با مرکزیت تهران به تاسیس دفتر



«ترانزیت فرمیتی برای توسعه اقتصادی کشور»



سید قاسم حسینی عضو هیئت مدیره انجمن حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی

می دانیم منابع مختلف رشد اقتصادی شامل افزایش سرمایه پولی و نیروی انسانی و همچنین افزایش بهره‌وری عوامل تولید است (تولید محصول و تولید خدمات)؛ پس توسعه اقتصادی که یکی از وظایف مهم دولت است یعنی رشد همراه با افزایش ظرفیت های تولیدی اعم از ظرفیت های فیزیکی انسانی و اجتماعی و آگاهیم که توسعه امری فراگیر در جامعه است و همه جامعه از آن بهره خواهند برد. حال اگر مینا، رشد و توسعه اقتصادی کل جامعه باشد پس لازم است که تفکر عمومی جامعه از منافع سازمانی به سمت و سوی منافع ملی گرایش پیدا کند اما متأسفانه با تاملی در عملکرد دولت ها در سال های اخیر متوجه می شویم نگاه به منافع سازمانی به منافع ملی می چربد! اما دلیل آن چیست؟ دلیل آن نبود یک سیستم آموزش دیده و برنامه ریزی شده بر مبنای توسعه اقتصادی کشور است. سیستم دولتی ما با استخدام نیرو و آموزش یکسویه به آن فقط در جهت حفظ منافع آن سازمان باعث ایجاد: اول یک ذهنیت تک نگرشی، دوم تفکر و عملکرد جزیره ای، سوم تداخل و تعارض منافع با سایر سازمان های دولتی و چهارم نگاه پلیسی و مچ گیری به بخش خصوصی شده است. وقتی شما نگاهی این چنینی در بخش دولتی ایجاد می کنید و مدیر بخش دولتی صرفاً دنبال منافع سازمانی خودش است، از تلاش برای توسعه منافع ملی غافل می شود، اتفاقی که افتاده و نه تنها سازمان های مختلف دولتی در انجام وظایف محوله در کنار هم و هماهنگ با هم نیستند بلکه به دلیل ذهنیت تعارض منافع هر کدام به سمت سازمان خود تمایل دارند، پس نگاه، نگاه ملی نیست و منجر به ضعف کل سیستم برای افزایش بهره‌وری و توسعه می شود و اگر منجر به افزایش منافع ملی هم بشود چنان ناچیز است که محسوس و قابل قبول نیست. اما مزایای ترانزیت و عبور کالاهای سایر کشورها از کشور ما عبارت است از:

۱) اهمیت پیدا کردن کشور ما برای سایر کشورها به دلیل وابستگی به مسیر کشورمان

۲) ایجاد امنیت در مرزها و جلوگیری از قاچاق؛ وقتی ترانزیت در ایران هست شرکت های ترانزیت کننده نیاز به افرادی در مرزهای کشور دارند تا تشریفات گمرکی و نظارت بر خروج کالا و ناوگان حمل و نقل را فراهم کنند که این افراد از جوانان محلی و بومی ساکن در مرزها هستند پس با ایجاد اشتغال و فراهم کردن کار سالم، ساکنان مرزی که در گذشته به دلیل نبود شغل و درآمد به دنبال قاچاق کالاهای مرزی بودند، به اشتغال سالم می پردازند. پس پی بردیم که ترانزیت علاوه بر اهمیت پیدا کردن کشور برای سایر کشورها باعث درآمد ارزی و اشتغال و ایجاد امنیت در مرزها می شود. آیا همین مقدار برای اهمیت این صنعت کافی نیست که توجه بیشتری به آن شود؟

با نگاهی به آمار چند سال اخیر متوجه می شویم کشورهای همسایه و کمی آن طرف تر، چه نگاه ویژه ای به ترانزیت و راهگذرهای عبور کالا از کشورشان دارند و با هزینه و سرمایه گذاری و برنامه ریزی و حتی تحرکات و فعالیت های دیپلماتیک و سیاسی چگونه مسیر های ترانزیتی را به سمت و سوی خودشان می برند. اما ما چه کردیم؟ به رغم موقعیت خوبی که کشورمان دارد متأسفانه نه تنها موفق به استفاده بهینه از این مهم نشدیم بلکه در حال فرصت سوزی هستیم و هر روز شاهد قراردادهایی بین کشورهای دیگر برای یک راهگذر جدید هستیم که ایران در آن نقشی ندارد. ثروت مملکت صرفاً نفت و گاز و طلا و مس و... نیست ثروت مملکت کارآفرینان، مدیران و فعالان بخش خصوصی هستند که امروز در این شرایط سخت خودشان و بنگاه اقتصادی شان را سرپا نگه داشته اند و همزمان مالیات می دهند و با سنگ هایی که جلوی پایشان قرار دارد، دست و پنجه نرم می کنند. ترانزیت صادراتی تمام نشدنی است زیرا صادرات خدمات به سایر کشورهاست. در ترانزیت محصولی که صادر می شود، خدمات است. محصولی که مثل منابع نفت و گاز و سایر منابع تمام شدنی نیست و چنان چه بتوانیم با تعامل و انسجام ملی مسیر ایران را به عنوان بهترین و امن ترین و اقتصادی ترین مسیر ترانزیت معرفی کنیم، مسلماً به رشد و توسعه اقتصادی کشور کمک شایانی کرده ایم و امیدواریم در سایه همدلی در کنار بخش دولتی به این مهم دست پیدا کنیم.