

لازمه واقعی شدن قیمت سوخت، حذف واردات خودرو است / شکست مدیریت اتوبوسی

رئیس سابق سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در مراسم تودیع خود گفت: در این مدت متوجه شدم که سیاست مدیریت اتوبوسی شکست خورده است.

به گزارش گروه اقتصادی ایسکانیوز؛ داوود کشاورزیان در مراسم تودیع خود از سمت ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای گفت: از آقای آخوندی بابت انتخاب من برای حضور در این سازمان تشکر می کنم اگر چه سابقه حضور در وزارت راه و ترابری سابق را دارم اما دورادور با سازمان راهداری آشنایی داشتم و قرار نبود به این سازمان بیایم؛ جاهای مختلفی مطرح بود غیر از راهداری.

او افزود: در این مدت بر من ثابت شد مدیریت اتوبوسی شکست خورده است و هر جا بوده ام از نیروهای همان جا استفاده کرده ام.

معاون سابق وزیر راه اظهار داشت: اگر دست خردم بود، مصلحت نمی دیدم از این سازمان بروم، چرا که در شرایط فعلی سازمان که ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به پیمانکاران بدهکاریم، می گفتند بدهی ها را گذاشت و فرار کرد.

مشاور وزیر راه و شهرسازی در امور طرح های مهم یادآور شد: در این چهار و سال و نیم کارهای روزمره را به مدیران استانی یا ستادی تفویض کرده بودم و کمتر کارهای روزمره مانند جلسات کارشناسی و مذاکرات به من ارجاع می شد. تمام کارها را مدیران و معاونان پیش می بردند.

کشاورزیان ادامه داد: ملاک ما در انتخاب شرکت های پیمانکار رتبه آنها در سازمان های مختلف نبود، بلکه کیفیت کار آنها مهم بود. ما دنبال تولید ثروت برای کشور بودیم.

او خاطرنشان کرد: سالهاست که سازمان راهداری در حال خرید ماشین آلات و لوازم است. چرا در طول این سالها نتوانسته ایم در تراز جهانی حرفی برای گفتن داشته باشیم؟

کشاورزیان تصریح کرد: برای تولید گاردریل به دنبال حرکتی بودیم که هم تولید باکیفیت داشته باشیم و هم سایت تست گاردریل را در ایران احداث کنیم، به همین دلیل وقتی قرار شد ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیارد تومان گاردریل خریداری کنیم، از شرکت فروشنده خواستیم تا علاوه بر فروش، خط تولید گاردریل و سایت تست آن را نیز برای ما ایجاد تا در این زمینه به برندسازی برسیم.

رئیس سابق سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای با اشاره به اقدامات خود در ۴ سال گذشته، گفت: آیین نامه شرکت های حمل و نقل مسافری را تحت عنوان شرکت های همنام و همچنین آیین نامه تاسیس بازارگاه های الکترونیکی (استارت آپ های حمل و نقلی) را تدوین و ابلاغ کردیم که در نتیجه این اقدامات بیش از هزار و ۶۰۰ شرکت حمل و نقل مسافری که عمدتاً مالک اتوبوس بودند را تلاش

کردیم تا در تعداد محدودی برند تحت عنوان شبکه سیر همنام جمع کنیم.

او به اصلاح آیین نامه حمل و نقل بین المللی کالا اشاره و اظهار کرد: تا پیش از این مجوز شرکت حمل و نقل بین المللی کالا به صورت محدود صادر می شد و صاحبان کالا باید به دنبال صاحبان مجوز این نوع شرکت ها می افتادند، حالا این معامله برعکس شده و صاحب مجوز به دنبال صاحب سرمایه برای حمل کالا است.

کشاورزبان با اشاره به تلاش خود در طول سال های گذشته برای ایجاد درآمد پایدار نگهداری راه ها، تصریح کرد: هزینه نگهداری راه ها سالانه ۷ تا ۸ هزار میلیارد تومان است اما در این سال ها توانستیم سالی تنها ۲ تا ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان درآمد پایدار برای نگهداری راه ها ایجاد کنیم. نتیجه این شد که بیش از ۳ هزار میلیارد تومان به پیمانکاران بدهکاریم و این وضعیت جاده های کشور است.

او ادامه داد: در سال ۹۳ با همراهی آقای پورسیدآقایی توانستیم قانونی در مجلس به تصویب برسانیم که ۲۰ درصد عوارض گازوئیل به صورت نصف نصف میان راه آهن و راهداری تقسیم شود که متأسفانه تاکنون هیچ عوارضی به گازوئیل تعلق نگرفت و در نتیجه هیچ مبلغی به راهداری و راه آهن ندادند. اگر قیمت گازوئیل واقعی شود، درآمد خوبی نصیب این دو دستگاه خواهد شد.

کشاورزبان با اشاره به ورود سالانه ۲ تا ۲ و نیم میلیون خودروی شخصی به حمل و نقل کشور گفت: به همین دلیل با کاهش تقاضا در بخش حمل و نقل عمومی مسافر روبرو هستیم و تا زمانی که قیمت سوخت واقعی نشود، این وضع ادامه دارد.

به گفته کشاورزبان، لازمه واقعی شدن قیمت سوخت، حذف واردات خودرو است. به جای اینکه از مردم عوارض واردات خودرو بگیریم، قیمت سوخت واقعی شود؛ در این صورت دولت هم نگران کاهش درآمدهای خود نخواهد بود.