روایت معاون وزیر راه در گفت‌وگو با «شرق» از اتفاق نادری که تعجب متخصصان حمل‌ونقل ایران و جهان را برانگیخت

مخالفت مقامات محلی قم با ورود قطار سریع‌السیر

پس از تصویب نقشه راه ایمنی کشور در کمیسیون امور زیربنایی دولت و عملیاتی‌شدن آن، شاهد کاهش قابل توجه تلفات جاده‌ای خواهیم بود

شکوفه حبیب‌زاده: پس از چالش‌هایی که بر سر بنزین و افزایش قیمت آن مطرح شد، یکی از معاونان وزارت راه در قالب اظهارنظری از رابطه مستقیم افزایش قیمت بنزین با کاهش تلفات جاده‌ای گفت. حرفی که البته به‌واسطه شرایط بحرانی اقتصاد ایران و فشار معیشتی بر مردم، واکنش‌های متعددی را در کشور به دنبال داشت. مهرداد نفی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در گفت‌وگویی که با «شرق» داشت، باز هم بر این گفته خود برای کاهش تلفات جاده‌ای اصرار داشت. البته با یک بیش‌شرط مهم. او می‌گوید در صورتی افزایش قیمت بنزین منطقی است که در کنار آن خودروی ارزان در اختیار مردم قرار بگیرد. موضوعی که در قالب پیشنهادی از سوی شخص او در جلسه کمیسیون امور زیربنایی هم مطرح شد. حالا حرف و حدیث‌ها به دنبال آن است که طرح کاهش قیمت خودرو به هیئت دولت برود تا بررسی جدی آن در راستای کاهش تلفات جاده‌ای، مورد کنکاش قرار بگیرد؛ امری که با لابی و مافیای قدّر خودروسازی در کشور، تقریبا محال است. تقی‌زاده در گفت‌وگویش با «شرق» در مواجهه با پرسش‌های دیگر، به موردی اشاره کرد که از جانب او و البته متخصصان حوزه حمل‌ونقل هم کمی عجیب به نظر می‌رسید. موضوع از آن قرار است که پروژه ساخت قطار سریع‌السیر تهران-قم- اصفهان با چالشی تازه مواجه شده است. گویا مقامات محلی در قم در مقابل ورود ایستگاه قطار به داخل شهر، مقاومت می‌کنند. ساخت این خط آهن هزینه‌های گزافی را برای وزارت راه به دنبال دارد. با این حال، وزیر راه امیدوار دارد که برای منفعت عمومی این اتفاق بیفتد. اما مخالفان می‌گویند با خط آهن از قم عبور نمی‌کند یا اینکه به‌صورت تونل از داخل شهر رد می‌شود که مورد دوم، به‌شدت برای کشور بار مالی به همراه خواهد داشت. رایزنی‌ها برای حل این مشکل کماکان ادامه دارد و به نظر می‌رسد اقناع این مقامات محلی، همان‌گونه که در پروژه مونوریل اتفاق افتاد، چندان دور از ذهن نباشد.

■ باوجود اینکه بارها از سوی مقامات ارشد کشور به‌ویژه مقام معظم رهبری، توسعه مکران مورد توجه قرار گرفته بود، به نظر می‌رسد اتفاق چندان خاصی در این سواحل رخ نمی‌دهد یا حداقل در وزارت راه و شهرسازی آن‌قدرها پررنگ نیست. علت این همه تاخیر چیست؟

این بخش هم از بعد شهرسازی و هم از بعد حمل‌ونقل اهمیت دارد. در این بخش، طرحی به نام «طرح جامع سواحل مکران» تهیه شده که در آن مشخص است که وزارت راه‌وشهرسازی باید چه عملکردی داشته باشد. از سویی دو مسئله منطقه آزاد چابهار و همین‌طور پسکرانه آن نیز مورد تاکید فراوان است. باید تصمیم می‌گرفتیم که آیا آن منطقه، مرکز لجستیک هم باشد یا نه که خوشبختانه هفته گذشته در دومین جلسه ستاد مراکز لجستیک کشور که با ریاست وزارت راه برگزار شد، مراکز لجستیک کشور شناسایی و تعیین شد که یکی از آنها منطقه چابهار است. این امر به توسعه منطقه کمک می‌کند. از طرفی دیگر سازمان مناطق آزاد به دنبال آن است که اینجا را به منطقه آزاد تبدیل کند. هرچند این اتفاق، منطقه آزاد دارد اما می‌خواهد حیطه آن را کمی وسیع‌تر کند که اگر این اتفاق هم بیفتد، با توجه به اینکه دست مناطق آزاد در سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌گذار باز است، می‌تواند به توسعه منطقه، کمک کند. هرچند این منطقه، منطقه آزاد دارد اما می‌خواهد حیطه آن را کمی وسیع‌تر کند که اگر این اتفاق هم بیفتد، با توجه به اینکه دست مناطق آزاد در جذب سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌گذار باز است، می‌تواند به توسعه منطقه، کمک کند. در مجموع، در سال‌های اخیر شاهد سیال بی‌بثباتی از اعتصاب‌ها و توافقات پیاپی بوده است. هر بار با تاخیر کارفرما در پرداخت حقوق کارگران، اعتصابی شکل گرفته و پس از درگیری‌های خفیف با شدید که معمولا با بازداشت و تشکیل پرونده برای تعدادی از کارگران همراه بوده، با توافقی بین نمایندگان کارگران و کارفرما و پرداخت بخشی از معوقات، کار از سر گرفته شده تا چند ماه بعد باز دیگر اعتصاب تازه‌ای برای دریافت حقوق عقب‌افتاده تازه شکل بگیرد. آخرین اعتصاب کارگران هفته‌تپه نیز در نهایت پیروز شد. هرچند این اعتصاب طولانی‌ترین اعتصاب تاریخ استان خوزستان شد. توافقی که حاصل پنج ساعت چانه‌زنی در روز تعطیل بین نمایندگان دولت (در رأس آنها معاون استاندار خوزستان)، نمایندگان کارگری و مالکان شرکت نیز بود و البته اگرچه در نهایت به توافق جامع رسید، اما در مقایسه با روزهای ابتدایی منجر شد اما دو روایت متفاوت از آن وجود دارد؛ طبق ادعای کارفرما در جلسه موافقت شده است که اعتصاب در شرکت بان باید کار و تلاش از سر گرفته شود. در مقابل کارگران معتقدند که چنین توافقی صورت نگرفته و اعتصاب آنها تا انجام بقیه مصوبات توسط کارفرما ادامه خواهد داشت.

هر دو گروه ادعاهای دارند که توافق دست‌کم به این روزهای دوشنبه تا چهارشنبه همین هفته حقوق‌های عقب‌افتاده کارگران پرداخت شود و هر دو گروه می‌پذیرند که توافق‌کرده‌اند اجرای طرح طبقه‌بندی بین‌المللی مشاغل کارگران در سال ۹۶ و البته شکست تشکیل شورای اسلامی کار در سال ۸۷ (که کمتر از ۱۰۰ کارگر در انتخابات آن شرکت کردند)، عملا تشکلی که کارگران هفته‌تپه را در سر بین به خواسته‌های صنفی‌شان یاری کند وجود نداشت.

در همین زمان بود که شورای مستقل کارگری در فضای بی‌شکل موجود سر برآورد و در انتخاباتی که توسط خود کارگران برگزار شد با رای‌گیری و شمارش آرا توسط آنها، نمایندگانی به عنوان گردانندگان شورای مستقل کارگران شرکت کشت و صنعت نیشکر هفته‌تپه شکل یافت. این شورای مستقل که تفاوتش با شورای اسلامی کار درنظارت اداره کار بر روند انتخابات است، نمایندگانی از بخش‌های مختلف شرکت شرکت و مشکلات مالیاتی و... است و به هیچ عنوان بحث اعطای مالکیت مطرح نبوده و هرگز این اتفاق رخداده افتاد. همچنین توافق شده است که اگر ادارات دارایی به شورای مستقل کارگری هفته‌تپه و نیشکری بافق خواهد ماند و قسط‌های ۷۰۰ و ۸۰۰ و ۹۰۰ و مجدد؛ اجحت کنترل شرکت برخواهد گشت و به‌صورت یکپارچه مدیریت شده‌اند. همچنین هر دو گروه بر این نکته توافق کرده‌اند که دیگر تعداد نیروهای بخش دفع آفات که با بازگردند و این مجموعه با شروع بکار مدیرت جدید به نحو مطلوب در دستور کار قرار گیرد. موفقیت بزرگ دیگر کارگران در این توافق اما سپردن مسکن مدیریت شرکت به مهندس مدنی هست. دلیل ادعای کارگران در این جلسه مقبر رد شده است مهندس مدنی به‌صورت ۱۳ماه‌اختیار در تمامی امور اجرائی و مالی شرکت منتقل به کار شود و مسکن مدیریت شرکت را در دست بگیرد و فرایندهای متعهد شدند تحت چرخ شرایطی در امور مدیریتی ایشان دخالت نکنند. گرفتارها در تایید این توافق به ذکر این نکته اکتفا کرده است که مقرر شده مهندس مدنی زمام امور را در دست گرفته تا شرکت با مدیریت واحد فعالیت نمی‌کند و احیا شود. حال باید منتظر ماند و دید دوران زمامداری مدنی در هفته‌تپه چقدر طول خواهد کشید و آیا کارفرمایان شرکت ارزاپس‌بر حقوق کارگران هفته‌تپه را به‌موقع پرداخت خواهند کرد یا نه. اتکا تنها کارانی بیش‌روی هفته‌تپه، سرنوشت دهها کارگری است که در این مدت به حبس محکوم شده‌اند یا پرونده آنها در مراجع قضائی باز است.

ادامه از صفحه ۴

تایسان پرتنش هفت تپه

برعکس بسیاری از کارگاه‌های کشور که تشکیل شوراهای اسلامی کار یک مطالبه جدی و به نوعی آرزوی فعالان کارگری محسوب می‌شود، در هفت‌تپه، کارگران سال‌هاست که از سنگر شورای اسلامی کار گذشته‌اند و البته نوع عملکرد آن در کذشته نیز به بی‌اعتمادی کارگران درباره این نهاد رسمی دامن زده است. در عوض سندیکای کارگران کشت و صنعت نیشکر هفت‌تپه که سابقه‌اش به سال ۱۳۵۳ برمی‌گردد نهادی بوده است که در سال‌های دهه ۵۰ و البته یک دهه گذشته تا سال گذشته، دست بالا را در معادلات فعالیت‌های کارگری هفت‌تپه داشته است. سندیکایی که در سال ۱۳۸۷ با تلاش تعدادی از کارگران اعلام رسمیت کرد و اگرچه با بازداشت همه اعضای هیئت بازکشایی‌اش روبه‌رو شد اما با مشارکت بیش از هزاره ۳۰۰ کارگر هفت‌تپه‌ای دوباره شروع مستقل و مشخصی یافت. پس از آن اما با اعلام موضع سیاسی این سندیکا در تحولات سیاسی سال ۸۸ و دی ماه ۹۶ و اختلاف نظر بین کارگران درباره لزوم موضع‌گیری سیاسی درباره مسائل سیاسی کشور، سندیکای کارگران هفت‌تپه، قدرت مطلق خود را در جهت‌دهی به فعالیت‌های صنفی کارگران از دست داد. پس از ضعیف‌شدن این سندیکا در سال ۹۶ و البته شکست تشکیل شورای اسلامی کار در سال ۸۷ (که کمتر از ۱۰۰ کارگر در انتخابات آن شرکت کردند)، عملا تشکلی که کارگران هفت‌تپه را در سر بین به خواسته‌های صنفی‌شان یاری کند وجود نداشت.

در همین زمان بود که شورای مستقل کارگری در فضای بی‌شکل موجود سر برآورد و در انتخاباتی که توسط خود کارگران برگزار شد با رای‌گیری و شمارش آرا توسط آنها، نمایندگانی به عنوان گردانندگان شورای مستقل کارگران شرکت کشت و صنعت نیشکر هفت‌تپه شکل یافت. این شورای مستقل که تفاوتش با شورای اسلامی کار درنظارت اداره کار بر روند انتخابات است، نمایندگانی از بخش‌های مختلف شرکت کشند که خواسته‌های هر بخش را به شورای مرکزی منتقل کرده و از این طریق دنبال می‌کند. نکته جالب درباره شورای مستقل کارگری هفت‌تپه این است که این شورا با عدم دخالت در مسائل سیاسی، بر مسائل صنفی کارگران تمرکز کرده و از طرف دولت نیز به شکل ضمنی پذیرفته شده است چراکه در تمامی جلسات رسمی دولت در احواز و شوش درباره مسائل هفت‌تپه، این نمایندگان شورای مستقل کارگری هستند که در جلسات حاضر شده و از حقوق کارگران هفت‌تپه دفاع می‌کنند.

حمایت ویژه چند هزار کارگر از این نمایندگان باعث شده عملا دولت، این شورا را به رسمیت بشناسد و برای حفظ آرامش در شرکت هفت‌تپه و رسیدن به توافقی محکم و قابل اجرا به نمایندگان آن وارد مذاکره و مباحثه شود.

برجامع‌اتوافقی برای برنامه جامع مستترک هفت‌تپه

هفت‌تپه در سال‌های اخیر شاهد سیال بی‌بثباتی از اعتصاب‌ها و توافقات پیاپی بوده است. هر بار با تاخیر کارفرما در پرداخت حقوق کارگران، اعتصابی شکل گرفته و پس از درگیری‌های خفیف با شدید که معمولا با بازداشت و تشکیل پرونده برای تعدادی از کارگران همراه بوده، با توافقی بین نمایندگان کارگران و کارفرما و پرداخت بخشی از معوقات، کار از سر گرفته شده تا چند ماه بعد باز دیگر اعتصاب تازه‌ای برای دریافت حقوق عقب‌افتاده تازه شکل بگیرد. آخرین اعتصاب کارگران هفت‌تپه نیز در نهایت پیروز شد. هرچند این اعتصاب طولانی‌ترین اعتصاب تاریخ استان خوزستان شد. توافقی که حاصل پنج ساعت چانه‌زنی در روز تعطیل بین نمایندگان دولت (در رأس آنها معاون استاندار خوزستان)، نمایندگان کارگری و مالکان شرکت نیز بود و البته اگرچه در نهایت به توافق جامع رسید، اما در مقایسه با روزهای ابتدایی منجر شد اما دو روایت متفاوت از آن وجود دارد؛ طبق ادعای کارفرما در جلسه موافقت شده است که اعتصاب در شرکت بان باید کار و تلاش از سر گرفته شود. در مقابل کارگران معتقدند که چنین توافقی صورت نگرفته و اعتصاب آنها تا انجام بقیه مصوبات توسط کارفرما ادامه خواهد داشت.

هر دو گروه ادعاهای دارند که توافق دست‌کم به این روزهای دوشنبه تا چهارشنبه همین هفته حقوق‌های عقب‌افتاده کارگران پرداخت شود و هر دو گروه می‌پذیرند که توافق‌کرده‌اند اجرای طرح طبقه‌بندی بین‌المللی مشاغل کارگران در سال ۹۶ و البته شکست تشکیل شورای اسلامی کار در سال ۸۷ (که کمتر از ۱۰۰ کارگر در انتخابات آن شرکت کردند)، عملا تشکلی که کارگران هفت‌تپه را در سر بین به خواسته‌های صنفی‌شان یاری کند وجود نداشت.

در همین زمان بود که شورای مستقل کارگری در فضای بی‌شکل موجود سر برآورد و در انتخاباتی که توسط خود کارگران برگزار شد با رای‌گیری و شمارش آرا توسط آنها، نمایندگانی به عنوان گردانندگان شورای مستقل کارگران شرکت کشت و صنعت نیشکر هفت‌تپه شکل یافت. این شورای مستقل که تفاوتش با شورای اسلامی کار درنظارت اداره کار بر روند انتخابات است، نمایندگانی از بخش‌های مختلف شرکت کشند که خواسته‌های هر بخش را به شورای مرکزی منتقل کرده و از این طریق دنبال می‌کند. نکته جالب درباره شورای مستقل کارگری هفت‌تپه این است که این شورا با عدم دخالت در مسائل سیاسی، بر مسائل صنفی کارگران تمرکز کرده و از طرف دولت نیز به شکل ضمنی پذیرفته شده است چراکه در تمامی جلسات رسمی دولت در احواز و شوش درباره مسائل هفت‌تپه، این نمایندگان شورای مستقل کارگری هستند که در جلسات حاضر شده و از حقوق کارگران هفت‌تپه دفاع می‌کنند.

حمایت ویژه چند هزار کارگر از این نمایندگان باعث شده عملا دولت، این شورا را به رسمیت بشناسد و برای حفظ آرامش در شرکت هفت‌تپه و رسیدن به توافقی محکم و قابل اجرا به نمایندگان آن وارد مذاکره و مباحثه شود.

این بخش هم از بعد شهرسازی و هم از بعد حمل‌ونقل اهمیت دارد. در این بخش، طرحی به نام «طرح جامع سواحل مکران» تهیه شده که در آن مشخص است که وزارت راه‌وشهرسازی باید چه عملکردی داشته باشد. از سویی دو مسئله منطقه آزاد چابهار و همین‌طور پسکرانه آن نیز مورد تاکید فراوان است. باید تصمیم می‌گرفتیم که آیا آن منطقه، مرکز لجستیک هم باشد یا نه که خوشبختانه هفته گذشته در دومین جلسه ستاد مراکز لجستیک کشور که با ریاست وزارت راه برگزار شد، مراکز لجستیک کشور شناسایی و تعیین شد که یکی از آنها منطقه چابهار است. این امر به توسعه منطقه کمک می‌کند. از طرفی دیگر سازمان مناطق آزاد به دنبال آن است که اینجا را به منطقه آزاد تبدیل کند. هرچند این اتفاق، منطقه آزاد دارد اما می‌خواهد حیطه آن را کمی وسیع‌تر کند که اگر این اتفاق هم بیفتد، با توجه به اینکه دست مناطق آزاد در سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌گذار باز است، می‌تواند به توسعه منطقه، کمک کند. در مجموع، در سال‌های اخیر شاهد سیال بی‌بثباتی از اعتصاب‌ها و توافقات پیاپی بوده است. هر بار با تاخیر کارفرما در پرداخت حقوق کارگران، اعتصابی شکل گرفته و پس از درگیری‌های خفیف با شدید که معمولا با بازداشت و تشکیل پرونده برای تعدادی از کارگران همراه بوده، با توافقی بین نمایندگان کارگران و کارفرما و پرداخت بخشی از معوقات، کار از سر گرفته شده تا چند ماه بعد باز دیگر اعتصاب تازه‌ای برای دریافت حقوق عقب‌افتاده تازه شکل بگیرد. آخرین اعتصاب کارگران هفت‌تپه نیز در نهایت پیروز شد. هرچند این اعتصاب طولانی‌ترین اعتصاب تاریخ استان خوزستان شد. توافقی که حاصل پنج ساعت چانه‌زنی در روز تعطیل بین نمایندگان دولت (در رأس آنها معاون استاندار خوزستان)، نمایندگان کارگری و مالکان شرکت نیز بود و البته اگرچه در نهایت به توافق جامع رسید، اما در مقایسه با روزهای ابتدایی منجر شد اما دو روایت متفاوت از آن وجود دارد؛ طبق ادعای کارفرما در جلسه موافقت شده است که اعتصاب در شرکت بان باید کار و تلاش از سر گرفته شود. در مقابل کارگران معتقدند که چنین توافقی صورت نگرفته و اعتصاب آنها تا انجام بقیه مصوبات توسط کارفرما ادامه خواهد داشت.

هر دو گروه ادعاهای دارند که توافق دست‌کم به این روزهای دوشنبه تا چهارشنبه همین هفته حقوق‌های عقب‌افتاده کارگران پرداخت شود و هر دو گروه می‌پذیرند که توافق‌کرده‌اند اجرای طرح طبقه‌بندی بین‌المللی مشاغل کارگران در سال ۹۶ و البته شکست تشکیل شورای اسلامی کار در سال ۸۷ (که کمتر از ۱۰۰ کارگر در انتخابات آن شرکت کردند)، عملا تشکلی که کارگران هفت‌تپه را در سر بین به خواسته‌های صنفی‌شان یاری کند وجود نداشت.

در همین زمان بود که شورای مستقل کارگری در فضای بی‌شکل موجود سر برآورد و در انتخاباتی که توسط خود کارگران برگزار شد با رای‌گیری و شمارش آرا توسط آنها، نمایندگانی به عنوان گردانندگان شورای مستقل کارگران شرکت کشت و صنعت نیشکر هفت‌تپه شکل یافت. این شورای مستقل که تفاوتش با شورای اسلامی کار درنظارت اداره کار بر روند انتخابات است، نمایندگانی از بخش‌های مختلف شرکت کشند که خواسته‌های هر بخش را به شورای مرکزی منتقل کرده و از این طریق دنبال می‌کند. نکته جالب درباره شورای مستقل کارگری هفت‌تپه این است که این شورا با عدم دخالت در مسائل سیاسی، بر مسائل صنفی کارگران تمرکز کرده و از طرف دولت نیز به شکل ضمنی پذیرفته شده است چراکه در تمامی جلسات رسمی دولت در احواز و شوش درباره مسائل هفت‌تپه، این نمایندگان شورای مستقل کارگری هستند که در جلسات حاضر شده و از حقوق کارگران هفت‌تپه دفاع می‌کنند.

حمایت ویژه چند هزار کارگر از این نمایندگان باعث شده عملا دولت، این شورا را به رسمیت بشناسد و برای حفظ آرامش در شرکت هفت‌تپه و رسیدن به توافقی محکم و قابل اجرا به نمایندگان آن وارد مذاکره و مباحثه شود.

این بخش هم از بعد شهرسازی و هم از بعد حمل‌ونقل اهمیت دارد. در این بخش، طرحی به نام «طرح جامع سواحل مکران» تهیه شده که در آن مشخص است که وزارت راه‌وشهرسازی باید چه عملکردی داشته باشد. از سویی دو مسئله منطقه آزاد چابهار و همین‌طور پسکرانه آن نیز مورد تاکید فراوان است. باید تصمیم می‌گرفتیم که آیا آن منطقه، مرکز لجستیک هم باشد یا نه که خوشبختانه هفته گذشته در دومین جلسه ستاد مراکز لجستیک کشور که با ریاست وزارت راه برگزار شد، مراکز لجستیک کشور شناسایی و تعیین شد که یکی از آنها منطقه چابهار است. این امر به توسعه منطقه کمک می‌کند. از طرفی دیگر سازمان مناطق آزاد به دنبال آن است که اینجا را به منطقه آزاد تبدیل کند. هرچند این اتفاق، منطقه آزاد دارد اما می‌خواهد حیطه آن را کمی وسیع‌تر کند که اگر این اتفاق هم بیفتد، با توجه به اینکه دست مناطق آزاد در سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌گذار باز است، می‌تواند به توسعه منطقه، کمک کند.

وما ادراک ما المجوز؟

این فقط یک مثال بود و هدف این نبود که بگویم فقط جهاد کشاورزی عملکرد نامناسبی در نحوه صدور مجوزها دارد. اتفاقا یکی از دستگاه‌های همراه در حوزه تسهیل صدور مجوزها معمولا وزارت جهاد کشاورزی بوده است. قطعا در بسیاری از هزاره ۵۷۰ مجوز قانونی کشور و دستگاه‌های اجرائی متولی صدورشان، وضعیت بهتری مشاهده نمی‌کنید.

سؤال اینجاست که اگر مجوز چیز بدی نیست، چرا اینجا مجوز چیز بدی است؟ پاسخ را می‌توانم به شما این‌گونه بدهم:

مجوزها به عنوان ابزار کنترلی حکومت‌ها چیز خوبی هستند اگر در کمترین زمان، با کمترین هزینه و با رعایت اصل «فقط یک‌بار»برای دریافت مدارک و استعلامات به صورت عادلانه و در بستری در دسترس، ارزان و شفاف صادر شوند.

در همین مثال برای دریافت مجوزهای لازم جهت راه‌اندازی کسب‌وکار پروش آبزیان، تعداد زیادی از مدارک به صورت تکراری از شما درخواست می‌شود. به خاطر همین است که شما پرونده‌ای قطور با اوراق تکراری و فتوکپی‌های جوراجور دارید.

اگر بخواهیم به‌طور خلاصه مشکلات مهم را در زمینه صدور مجوز بگوییم، می‌توانیم به موارد ذیل اشاره کنیم:

مشکل اول: با وجود اینکه می‌دانیم پیکره نظام مجوزدهی کشور بیمار و دردناک شده است، ولی آسیب‌شناسی دقیقی از آن نداریم. ما با آمایش سرزمینی و آمایش سازمانی مجوزها یکانه‌ایم.

مشکل دوم: هر سازمان و دستگاهی بدون توجه به عملکرد دیگر دستگاه‌های اجرائی، کار خود را می‌کند و این موضوع باعث می‌شود که یک مدرک را بارها و بارها از متقاضی بخواهیم یا یک استعلام را چندباره از متقاضی طلب کنیم. بعضیا با این کار متقاضیان را در چرخه باطل تهیه استعلام و مدرک می‌اندازیم.

مشکل سوم: اعمال سلیقه یک کارشناس در صدور مجوز برای مردم معضلی بزرگ برای کسب‌وکارها ایجاد کرده است. تفسیرپذیری قوانین و مقررات بسیار آزارهنده است و دلیل اصلی ایجاد رانت به حساب می‌آید.

مشکل چهارم: قوانین و مقررات متداخل، متراحم و متنوع برای یک موضوع واحد منجر به اعمال دل‌بخواهی هرکدام از آنها شده و باعث و باعث شده است تا وحدت رویه‌ای در فرصت مجوزها نبینیم. این یعنی در هر قسمتی از کشور و در هر سازمانی به نحوی مجوز صادر می‌کنیم و برای همه این موارد نیز مبنای قانونی داریم.

مشکل پنجم: ارتباط رودررو و مستقیم متقاضیان مجوز با کارکنان دستگاه‌ها به خودی خود مفسده‌زیاد است. این موضوع به خاطر این است که پول به دهها و صدها پروژه غیرمهم دیگر اختصاص می‌یابد. وقتی این اتفاق افتاد، شما بودجه کافی برای اتمام پروژه‌ها ندارید. در کل ابعاد مدیریتی کار و نکاه به داخل و اینکه بدانیم چطور کشور ما در مسائل‌مان منشا داخلی دارد، خیلی مهم است. خیلی از مشکلات از نبود شایسته‌سالاری در سازمان‌ها به‌ویژه سازمان‌های دولتی نشئت می‌گیرد. چه میزان از نیروهایمان براساس شایسته‌سالاری انتخاب شده‌اند؟ حتی در رده مدیریت چند نفر از مدیران براساس شایستگی‌هایشان رشد کرده‌اند؟ اگر افراد شایسته انتخاب شوند، اقدامات درستی انجام می‌دهند و خیلی از مشکلات‌مان حل خواهد شد.

■ به‌تازگی کلیات و چارچوب راهنمای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در شوراهای‌عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسید. اهمیت این راهنما چیست و چه چیزی را دنبال می‌کند؟

همان‌طور که می‌دانید، ارتباط و همبستگی دو مقوله برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل در سال‌های گذشته معمولا امری فراموش‌شده بود که مصداق این امر شکل‌گیری و توسعه شهرهای خودرومحور امروزی است. در هفته گذشته شاهد این بودیم که کلیات و چارچوب «راهنمای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» به‌عنوان راهکار لازم برای توسعه از مقیاس ناحیه تا شهر با توسعه حمل‌ونقل همگانی در شوراهای‌عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسید.

در دو سال گذشته جلسات تخصصی و جلسات هم‌اندیشی بسیاری بین متخصصان حوزه برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل صورت گرفت که این امر بسیار مهم و ارزشمند است. مخاطبان این راهنما، جامعه مهندسان مشاور تهیه طرح‌های عمران و طرح‌ها و پروژه‌های TOD، مدیران تصمیم‌ساز و اجرائی و متخصصان و دانشگاهیان هستند. تصویب چنین راهنمایی باعث می‌شود از همه مر TOD پرداخت‌های نادرست و غلط شکل نگیرد و همه در فضائی روشن و شفاف‌تر دست به اجرا در این راستا قدم بردارند. باید در نظر داشت شکل‌گیری ساختمان‌های بلندمرتبه بدون همپوشه ارتباط با حمل‌ونقل همگانی باعث شده تا تعیین زیادی قطعه خودرو را وسیله جابه‌جایی خود در شهرها قرار دهند. توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی باعث ایجاد تراکم شد یا ملاحظات لازم اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل همگانی می‌شود و باعث می‌شود از هرگونه ساخت‌وساز و ایجاد تراکم در نقاطی از شهر بدون ارتباط با حمل‌ونقل همگانی جلوگیری شود. در این راستا در حد تئوری نمادنه‌ایم و قرار است سال جاری در چهارمین جلسه شورای عالی TOD از طرح و نمونه‌های پروژه‌های TOD در شهرهای کاندیدای کشور رونمایی شود.

ادامه از صفحه ۵

■ این حرفی که می‌زنید تقریبا غیرممکن است. شما بهتر می‌دانید که مافیای خودرو اجازه نمی‌دهند قیمت خودرو پایین بیاید.

شما به‌عنوان رسانه باید کمک کنید. اخیرا این نقشه راه ایمنی کشور را در کمیسیون امور زیربنایی دولت مطرح کردم. این اتفاق باید بیفتد. کار سختی است و به قول شما مافیا مقاومت خواهد کرد. این رویکردی است که خیلی از متخصصان حمل‌ونقل ترافیک در ایران دارند و امکان دارد به‌زودی نشستی بگذاریم و موافقان و مخالفان تز و خودروسازان را دعوت کنیم که حرف‌هایشان را بگویند. می‌دانیم که کار مشکلی است. مشکل اصلی، ارزان‌کردن قیمت خودرو است نه گران‌کردن بنزین. نمی‌شود برخلاف روال دنیا شنا کنیم. در آن صورت همین وضعیت کنونی را تا همیشه خواهیم داشت.

■ اکنون به سبب مشکلات تحریم، حمل‌ونقل کشور به‌ویژه در حوزه ترانزیت کالا دچار مشکل جدی می‌شود. راه‌حل‌های در نظر گرفته‌شده در این زمینه چیست؟

هنوز به واسطه تحریم‌ها دچار مشکل نشده‌ایم؛ اما قطعا راه‌حل وجود دارد و به دنبال راه‌های جایگزین هستیم. بااین‌حال نمی‌توانیم آنها را اعلام کنیم. نکته‌ای که معتقدم، این است که خیلی از مشکلات ما به عوامل خارجی مثل تحریم مربوط نیست. خودمان باید در کشور دست کار کنیم و بتوانیم خیلی از مشکلات را مدیریت کنیم و عملکردهای خیلی مثبتی داشته باشیم. همان‌طورکه درباره سرمایه‌گذاری گفتم. باید سرمایه‌گذاری داخلی را جذب کنیم. درباره موارد دیگر هم این اعتقاد را دارم. معتقدم در کشورمان بودجه و پول کم نداریم. در کشورمان به‌خوبی بودجه پروژه‌ها تقسیم نمی‌شود. شاید کمتر مدیر دولتی بگوید بودجه کم نداریم. همیشه از کمبود بودجه می‌گویند؛ اما مسئله اصلی آن است که اگر بودجه را خوب تقسیم و درست اولویت‌بندی کنیم، به مشکل برنخواهیم خورد. اینجا دیگر بحث یک وزارتخانه در میان نیست و موضوع به سازمان برنامه و بودجه، هیئت دولت، مجلس، کمیسیون‌های مجلس و صحن علنی هم برمی‌گردد. اگر پروژه‌های اضافی که مورد نیاز نیست و با لابی‌های محلی اضافه می‌شوند حذف شوند و بتوانیم پروژه‌های موردنیاز و اولویت‌دار را سریع‌تر به اتمام برسانیم، می‌توانیم در کشور با راندمان بیشتر کار کنیم. در بحث حمل‌ونقل هم همین‌طور است. اگر می‌بینید یک پروژه حمل‌ونقلی مهم مثل راه‌آهن چابهار- زاهدان خیلی طول می‌کشد، به خاطر این است که پول به دهها و صدها پروژه غیرمهم دیگر اختصاص می‌یابد. وقتی این اتفاق افتاد، شما بودجه کافی برای اتمام پروژه‌ها ندارید. در کل ابعاد مدیریتی کار و نکاه به داخل و اینکه بدانیم خیلی از مشکلات‌مان منشا داخلی دارد، خیلی مهم است. خیلی از مشکلات از نبود شایسته‌سالاری در سازمان‌ها به‌ویژه سازمان‌های دولتی نشئت می‌گیرد. چه میزان از نیروهایمان براساس شایسته‌سالاری انتخاب شده‌اند؟ حتی در رده مدیریت چند نفر از مدیران براساس شایستگی‌هایشان رشد کرده‌اند؟ اگر افراد شایسته انتخاب شوند، اقدامات درستی انجام می‌دهند و خیلی از مشکلات‌مان حل خواهد شد.

■ به‌تازگی کلیات و چارچوب راهنمای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در شوراهای‌عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسید. اهمیت این راهنما چیست و چه چیزی را دنبال می‌کند؟

همان‌طور که می‌دانید، ارتباط و همبستگی دو مقوله برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل در سال‌های گذشته معمولا امری فراموش‌شده بود که مصداق این امر شکل‌گیری و توسعه شهرهای خودرومحور امروزی است. در هفته گذشته شاهد این بودیم که کلیات و چارچوب «راهنمای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی» به‌عنوان راهکار لازم برای توسعه از مقیاس ناحیه تا شهر با توسعه حمل‌ونقل همگانی در شوراهای‌عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسید.

در دو سال گذشته جلسات تخصصی و جلسات هم‌اندیشی بسیاری بین متخصصان حوزه برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل صورت گرفت که این امر بسیار مهم و ارزشمند است. مخاطبان این راهنما، جامعه مهندسان مشاور تهیه طرح‌های عمران و طرح‌ها و پروژه‌های TOD، مدیران تصمیم‌ساز و اجرائی و متخصصان و دانشگاهیان هستند. تصویب چنین راهنمایی باعث می‌شود از همه مر TOD پرداخت‌های نادرست و غلط شکل نگیرد و همه در فضائی روشن و شفاف‌تر دست به اجرا در این راستا قدم بردارند. باید در نظر داشت شکل‌گیری ساختمان‌های بلندمرتبه بدون همپوشه ارتباط با حمل‌ونقل همگانی باعث شده تا تعیین زیادی قطعه خودرو را وسیله جابه‌جایی خود در شهرها قرار دهند. توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی باعث ایجاد تراکم شد یا ملاحظات لازم اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل همگانی می‌شود و باعث می‌شود از هرگونه ساخت‌وساز و ایجاد تراکم در نقاطی از شهر بدون ارتباط با حمل‌ونقل همگانی جلوگیری شود. در این راستا در حد تئوری نمادنه‌ایم و قرار است سال جاری در چهارمین جلسه شورای عالی TOD از طرح و نمونه‌های پروژه‌های TOD در شهرهای کاندیدای کشور رونمایی شود.

■ این حرفی که می‌زنید تقریبا غیرممکن است. شما بهتر می‌دانید که مافیای خودرو اجازه نمی‌دهند قیمت خودرو پایین بیاید.

شما به‌عنوان رسانه باید کمک کنید. اخیرا این نقشه راه ایمنی کشور را در کمیسیون امور زیربنایی دولت مطرح کردم. این اتفاق باید بیفتد. کار سختی است و به قول شما مافیا مقاومت خواهد کرد. این رویکردی است که خیلی از متخصصان حمل‌ونقل ترافیک در ایران دارند و امکان دارد به‌زودی نشستی بگذاریم و موافقان و مخالفان تز و خودروسازان را دعوت کنیم که حرف‌هایشان را بگویند. می‌دانیم که کار مشکلی است. مشکل اصلی، ارزان‌کردن قیمت خودرو است نه گران‌کردن بنزین. نمی‌شود برخلاف روال دنیا شنا کنیم. در آن صورت همین وضعیت کنونی را تا همیشه خواهیم داشت.

■ اکنون به سبب مشکلات تحریم، حمل‌ونقل کشور به‌ویژه در حوزه ترانزیت کالا دچار مشکل جدی می‌شود. راه‌حل‌های در نظر گرفته‌شده در این زمینه چیست؟

هنوز به واسطه تحریم‌ها دچار مشکل نشده‌ایم؛ اما قطعا راه‌حل وجود دارد و به دنبال راه‌های جایگزین هستیم. بااین‌حال نمی‌توانیم آنها را اعلام کنیم. نکته‌ای که معتقدم، این است که خیلی از مشکلات ما به عوامل خارجی مثل تحریم مربوط نیست. خودمان باید در کشور دست کار کنیم و بتوانیم خیلی از مشکلات را مدیریت کنیم و عملکردهای خیلی مثبتی داشته باشیم. همان‌طورکه درباره سرمایه‌گذاری گفتم. باید سرمایه‌گذاری داخلی را جذب کنیم. درباره موارد دیگر هم این اعتقاد را دارم. معتقدم در کشورمان بود