

انتقال ستاد سوخت؛ به وزارت راه اشتباه بود

سرپرست ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت پیش‌تر نیز در خصوص عملکرد ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، یادآور شد: هدف عالی شکل‌گیری ستاد سوخت بحث مدیریت حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بود.

به گزارش سایت خبری پرسون، علیرضا احمدی اظهار کرد: حمل و نقل در اکثر کشورها یک وزارتخانه مستقل دارد، این‌که بخواهیم با وزارت راه و شهرسازی بخواهیم این را ادغام کنیم یک سری از مسائل مغفول می‌ماند.

وی با بیان این‌که مسکن نیز آنقدر مسائل بزرگی دارد که نیازمند یک وزارتخانه مستقل است در خصوص نوسازی خودروهای فرسوده افزود: یکی از اقداماتی که در زمان انتقال ستاد سوخت به وزارت راه و شهرسازی توسط هیئت وزیران تصویب شد واگذاری کارهای اجرایی و تصدی‌گری به وزارتخانه‌های مربوطه بود تا به این ترتیب ستاد سوخت یک ستاد یکپارچه و منسجم در حوزه حاکمیتی شود.

وی با یادآوری این‌که در آن زمان بر اساس مصوبه هیئت وزیران فرآیند اسقاط خودرو طی یک مکاتبه از ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت به وزارت صنعت واگذار شد، ادامه داد: در آن زمان آقای نعمت‌زاده وزیر صنعت بود و با انتقال فرآیند اسقاط خودرو به وزارت صمت مخالفت کرد.

وی گفت: اخیراً هم با توجه به مصوبه اصلاح ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، بحث اسقاط و سامانه اسقاط به وزارت صمت واگذار شد.

احمدی با بیان این‌که به این ترتیب به جایگاه حاکمیتی برگشتیم، اضافه کرد، اسقاط خودرو تنها جای باقیمانده اجرایی در اختیار ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت بود که واگذار شد. قبل از واگذاری، شاهد اتفاقات خوبی در ستاد سوخت بودیم. از جمله واردات کشنده با عمر حداکثر ۳ سال ساخت. این یکی از طرح‌های موفق کشور به شمار می‌رود.

سرپرست ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، اظهار کرد: قانون مجوز واردات داده و اواخر سال ۱۴۰۰ کار اجرایی شد. یکی از ویژگی‌های مهم این طرح آن بود که دولت هیچ کمکی را برای اجرای آن به غیر مصوبات از نظر اعتباری و پولی نکرد. یعنی نه تسهیلاتی پرداخت شده و نه کاهش سود تسهیلات. تمام این کار با مشارکت بخش خصوصی انجام شد که موفق هم بود.

احمدی با تأکید بر این‌که هر زمان کار به بخش خصوصی واگذار شده، نتیجه گرفته‌ایم، افزود: ۱۹ هزار و ۷۲۹ هزار ناوگان را برای شماره‌گذاری ارسال کرده‌ایم. نوسازی و توسعه این تعداد ناوگان در کشور بی‌سابقه است.

وی با اشاره به شماره‌گذاری خودروهای دیزلی داخلی که بر اساس قانون باید اسقاط تحویل می‌دادند، اضافه کرد: در این راستا شماره‌گذاری ۸۰۰۰ دستگاه به راهور ارسال شده است.

وی با اشاره به این‌که شماره‌گذاری ۵۰۰ دستگاه خودرو سفارتی و مزایده‌ای طی سال ۱۴۰۱ انجام شد، بیان کرد: سال گذشته حدود ۳۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برای شماره‌گذاری به راهور معرفی شد.

سرپرست ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت با اشاره به این‌که ۸ هزار و ۹۱۲ خودرو فرسوده در طرح نوسازی شرکت کرده‌اند، یادآور شد: در اولین فراخوان برای خودروهای فرسوده، بیش از ۱۲۰ هزار متقاضی ثبت‌نام کردند. این نشان داد تقاضا برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده وجود دارد. فقط نیازمند یک طرح مناسب و منطقی برای این کار هستیم که در کاهش آلودگی هوا، سوخت و ارتقا ایمنی موثر است.

احمدی با یادآوری این‌که تا تاریخ ۱۰ بهمن ۱۴۰۱ اقدامات نوسازی و توسعه ناوگان فرسوده را انجام می‌دادیم، گفت: اما پس از این تاریخ با نظریه معاونت حقوقی رئیس‌جمهوری تا زمانیکه آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو ابلاغ نشود، این کار باید معطل بماند.

وی با بیان این‌که وزارت صمت بر اساس قانون ساماندهی صنعت خودرو می‌تواند نوسازی خودروهای فرسوده را انجام دهد، اظهار کرد: مطابق ماده ۴ این قانون، وزارت صمت می‌تواند واردات خودرو را انجام دهد. ولی کاری که ستاد انجام می‌داد به تبصره ۷ ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو بر می‌گشت که هنوز آیین‌نامه آن ابلاغ نشده است.

وی در خصوص تجمع متقاضیان نوسازی خودروهای فرسوده مقابل ساختمان ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، اظهار کرد: این تجمع مربوط به بعد از تاریخ ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ بود که دیگر طرح نوسازی خودروهای فرسوده متوقف شده است. مکاتباتی با وزارت صمت برای حل مشکل این افراد انجام داده‌ایم. وزارت صمت در جلسه قبل از سال در سازمان بازرسی متعهد شد قواعد ماده ۴ برای کل واردات این تعداد را تعیین تکلیف کند. حتی از ما هم کسب تکلیفی برای ۱۶۰ خودرو -که وارد مرزها شده- ملاک‌های تایید و تشخیص‌ها را اعلام کردیم تا مشکل این تعداد حل شود تا زمانیکه آیین‌نامه اجرایی ابلاغ و نوسازی خودروها به روال عادی خود برگردد.

وی تاکید کرد: قرار است کامیون‌هایی وارد کشور شود که به آنها نیاز داریم. الان در کامیون‌های یخچال‌دار مشکل داریم که البته هنوز معیار ورود تنها این نوع کامیون را اجرایی نکرده‌ایم.

انتقال "ستاد سوخت" به وزارت راه اشتباه بود

سرپرست ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت پیش‌تر نیز در خصوص عملکرد ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت، یادآور شد: هدف عالی شکل‌گیری ستاد سوخت بحث مدیریت حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بود.

احمدی گفت: در واقع پیگیری مصوبات ستاد تبصره ۱۳ وظیفه اصلی این ستاد بود. در آن زمان برای این‌که اهمیت حمل‌ونقل را نشان دهند و مصرف سوخت را مدیریت کنند، کارگروهی تحت عنوان "مدیریت حمل‌ونقل عمومی و مصرف سوخت" تشکیل شد.

وی افزود: اختیارات این کارگروه در حد اصول ۱۲۷ و ۱۳۸ قانون اساسی بود، یعنی به‌عنوان نماینده ریاست‌جمهوری اختیارات هیئت وزیران را داشت.

وی تصریح کرد: این کارگروه تشکیل جلسه داده و برای مشکلات و معضلات حمل‌ونقل که به وزارتخانه‌های مرتبط برمی‌گشت مصوبه می‌داد. ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت نیز اجرایی شدن این مصوبات را پیگیری می‌کرد.

سرپرست ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت گفت: بعد از یکی دو سال برای این‌که وجاهت ستاد سوخت از قانون بودجه خارج و دائمی شود، لایحه‌ای با نام "لایحه توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت سوخت" از طرف دولت پیشنهاد شد.

احمدی اضافه کرد: این لایحه در سال ۸۶ توسط مجلس مصوب و ابلاغ شد و مجدداً مدیریت یکپارچه قانون توسعه حمل‌ونقل به عهده ستاد سوخت گذاشته شد.

وی با یادآوری این‌که بیشتر پیشرفت‌هایی که در حوزه حمل‌ونقل عمومی روی داده مربوط به همان زمان است، گفت: به‌عنوان مثال ایجاد همین دفاتر پیشخوان خدمات دولت برای آن دوره است که امروز بیش از ۲۰ هزار دفتر در شهرها و روستاها داریم.

وی بیان کرد: سال ۹۲ تصمیم گرفته شد که ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت از ریاست‌جمهوری به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود. ماهیت کار ستاد فرابخشی بود؛ وزارت راه و شهرسازی یکی از جاهایی بود که موارد را از آن پیگیری می‌کردیم. این‌که ستاد زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی شد خیلی از مسائل را تحت الشعاع قرار داد.

وی با تاکید بر این‌که این تصمیم‌گیری اشتباه بود، اظهار کرد: خود تصمیم‌گیران این موضوع نیز پس از مدتی به این نتیجه رسیدند، واقعاً خیلی از کارها مغفول ماند.

سرپرست ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت با یادآوری این‌که آخوندی وزیر اسبق یکی از مسئولان پیگیر انتقال ستاد سوخت به وزارت راه و شهرسازی بود، گفت: آقای آخوندی می‌گفت چون کارهای ستاد با شقوق حمل‌ونقل اعم از ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی ارتباط بیشتری دارد، ضمن این‌که وی یک معاونت حمل‌ونقل را در وزارت راه و شهرسازی تشکیل داد که رویکرد درون‌شهری نیز در این معاونت پیگیری می‌شد. وزیر اسبق معتقد بود که مدیریت حمل‌ونقل باید یکپارچه باشد.