

فرامتن اقتصادی اخبار پرحاشیهٔ این روزها

معمای کامیون، بار، جاده و...



فاطمه سادات مرتضوی خبرنگار گروه اقتصاد

یک هفته‌ای از اعتراض برخی از کامیون‌داران در کشور می‌گذرد. این اعتراض از این جهت حائز اهمیت بوده که طبق آمار رسمی، تا سال ۱۴۰۲ حدود ۶۷ درصد از جابه‌جایی کالا از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای صورت می‌گیرد. از این منظر، هر نوع وقفه در حمل بار جاده‌ای با توجه به وابستگی کشور به این سبک حمل‌ونقل در جابه‌جایی‌های داخلی، به اختلال در تأمین زنجیره داخلی و حمل محصولات کشاورزی و فاسدشدنی منجر شده و در صورت استمرار می‌تواند خسارت هنگفتی داشته باشد. این موضوع حتی می‌تواند زمینه‌ساز کمبود مصالح ساختمانی نظیر سیمان و آهن و افزایش قیمت آنها شود. تا اینجا فقط مجلسی‌ها و وزارت نفت وارد میدان رسیدگی به مطالبات کامیون‌داران شده‌اند. گفته می‌شود دلیل عمده نارضایتی کامیون‌داران، اعتراض به مشکلاتشان ازجمله تأخیرها در پرداخت مطالبات، مطرح شدن گازوئیل سمنرخی و تغییرات در صدور بارنامه‌ها و مشکلات مربوط به پرداخت حق بیمه بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور چندین چالش در درون خود دارد. ازجمله طبق آخرین آمارهای رسمی، بیش از ۲۳٫۵ درصد ناوگان جاده‌ای بالای ۳۰ سال عمر دارد و حتی حدود ۱۰ درصد از ناوگان، عمرش بیش از ۴۶ سال است. هزینه سنگین نگهداری و نوسازی ناوگان جاده‌ای فرسوده کشور، مشکلات کامیون‌داران را دوچندان کرده است.

۶۷ درصد جابه‌جایی کالا با حمل‌ونقل جاده‌ای است

طی سه دهه اخیر عمده جابه‌جایی کالا از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای صورت می‌گیرد. بررسی «فرهیختگان» از آمار رسمی بانک مرکزی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای حاکی است که طی سه دهه گذشته جابه‌جایی کالا از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای به طور قابل توجهی افزایش یافته و از حدود ۵۳ درصد در سال ۱۳۷۵ به حدود ۶۷ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. پس از حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل‌ونقل دریایی بیشترین سهم را از جابه‌جایی کالا در ایران به خود اختصاص داده است؛ سهم آن در جابه‌جایی کالا طی ۳۰ سال اخیر به‌طور میانگین ۱۶ تا ۱۷ درصد بوده و یک روند نسبتاً صعودی را طی این سال‌ها در پیش گرفته است. پس از آن در رده سوم، حمل‌ونقل هوایی قرار دارد که سهم آن در جابه‌جایی کالا از ۸٫۸ درصد در سال ۱۳۷۵ به ۸٫۸ درصد در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته است. کمترین سهم جابه‌جایی کالا طی سال اخیر مربوط به بخش حمل‌ونقل ریلی بوده و سهمی بین ۴ تا ۷ درصد طی سی سال اخیر داشته به‌طوری‌که همین سهم بسیار ناچیز از ۲٫۲ درصد در سال ۷۵ به ۸٫۸ درصد کاهش پیدا کرده است. این در حالی است که در برخی کشورها تا ۳۰ و ۴۰ درصد از جابه‌جایی کالا از طریق حمل‌ونقل ریلی صورت می‌گیرد. نگاهی به تجربه کشورهای دیگر نشان می‌دهد دولت‌ها در سیاست‌گذاری بخش حمل‌ونقل، بخشی از عوارض دولتی را صرف توسعه حمل‌ونقل ریلی می‌کنند که این اقدام به‌نوعی فشار را از روی دوش حمل‌ونقل جاده‌ای برمی‌دارد.

داستان اعتراضات کامیون‌داران از کجا آغاز شد؟

داستان این اعتراض ابتدا از بندرعباس شروع شد و بنا بر شنیده‌ها پس از آن به دیگر شهرها رسید. کامیون‌داران در پی این اعتراض‌ها، دغدغه‌های عمده‌ای داشتند؛ از جمله سه‌نرخی شدن گازوئیل، مطالبه افزایش کرایه حمل و به‌روزرسانی نرخ «تن- کیلومتر» و بیمه رانندگان، سه دغدغه اصلی رانندگان کامیون بود. ما جزا به اینجا برمی‌گرد که بر اساس مصوبه دولت، قرار بود از ابتدای تیرماه، گازوئیل با سه نرخ بارانه‌ای (۳۰۰ تومانی)، نیمه‌بارانه‌ای و نرخ سوم (آزاد) عرضه شود. طبق قانون برنامه هفتم و قانون بودجه، دولت مکلف به بهینه‌سازی مصرف سوخت شده است. گازوئیل ۳ نرخی بخشی از برنامه بهینه‌سازی مصرف سوخت است که طبق آن، گازوئیل سهمیه‌ای مانند قبل با قیمت هر لیتر ۳۰۰ تومان به کامیون‌های دارای بارنامه و پیمایش مشخص داده می‌شود، نرخ‌های دوم و سوم به حمل‌ونقل خارج از شبکه رسمی و غیرمجاز تعلق می‌گیرد. اما فعالان بخش حمل‌ونقل به‌خصوص کامیون‌داران و رانندگان کامیون به کمبود سوخت سهمیه‌ای (لیتری ۳۰۰ تومان) در پیمایش‌های خود انتقاد دارند و معتقدند با اجرای برنامه گازوئیل سه‌نرخی مشکلات آن‌ها در تأمین سوخت بیشتر می‌شود. البته قیمت سوخت تنها نگرانی کامیون‌داران نیست، آن‌ها همچنین به افزایش حق بیمه خود و خارج بودن برخی از کامیون‌داران از بیمه نیز معترضند. البته که دولت حق بیمه رانندگان کامیون را از سال جدید با هدف پایداری صندوق‌های بازنشستگی و رفع ناترازی آن‌ها افزایش داد که چندی پیش معاون سازمان تأمین اجتماعی آن را تکذیب کرد. افزون بر این، رانندگان کامیون خواهان افزایش کرایه حمل هستند. پس‌ازاین شاخص موسوم به «تن- کیلومتر» برای تعیین نرخ کرایه حمل بار به کار گرفته شده بود، اما رانندگان بر این باورند باتوجه به سطح تورم بالا و ثابت ماندن این شاخص، کرایه حمل بار باید به‌روزرسانی شود.

۱۵ درصد ناوگان جاده‌ای بالای ۴۶ سال سن دارد

طبق آمارى که در همین گزارش به آن اشاره کردیم، تقریباً ۶۷ درصد جابه‌جایی کالا از طریق جاده انجام می‌شود. افزون بر این، ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور با حدود ۴۳۴ هزار دستگاه کامیون، سالانه ۵۰۰ میلیون تن انواع کالا را جابه‌جا می‌کند که براساس آخرین آمار سازمان راهداری، از این تعداد حدود ۲۳٫۵ درصد آن بیش از ۳۰ سال عمر دارند، که عملاً فرسوده محسوب می‌شوند. از این تعداد، نزدیک به ۴۲ هزار دستگاه با معادل ۱۰ درصد از ناوگان بالای ۴۶ سال سن داشته که نزدیک به ۱۰ هزار ناوگان بالای ۵۰ سال‌عمر دارند. در این میان ۵ درصد ناوگان جاده کشور (یعنی حدود ۲۰ هزار و ۲۵۲ وسیله نقلیه عمومی باری) بین ۲۰ تا ۳۵ سال عمر دارند که عدد کمی هم نیست. ۱۸ هزار ناوگان جاده‌ای داریم با متوسط عمر ۳۵ تا ۴۰ سال، ۲۲ هزار ناوگان جاده‌ای ۴۰ تا ۴۵ سال و ۳۲ هزار و ۵۸۳ ناوگان جاده‌ای با عمر ۴۵ تا ۵۰ سال؛ یعنی بیش از ۷٫۵ درصد ناوگان جاده‌ای کشور بسیار فرسوده است که جای نگرانی بسیاری دارد. در مجموع می‌توان گفت این حجم از ناوگان جاده‌ای فرسوده، خسارات متعددی برای کشور در پی دارد. در معنای دیگر این فرسودگی یعنی هزینه زیاد برای نگهداری و ناتوانی کامیون‌داران برای نوسازی وسیله نقلیه خود که چندان مطلوب نیست. پرواضح است هزینه نگهداری کامیون‌های فرسوده برای رانندگان بسیار سنگین است و

همچنین آنان توان نوسازی وسیله نقلیه خود را ندارند. برای این منظور به نظر می‌رسد دولت باید عوارض و مالیاتی که در حوزه خودرو می‌گیرد، بخشی از آن را صرف نوسازی حمل و نقل عمومی کند که حمل و نقل باری نیمی از آن است.

رانتخواران هم به میدان آمدند

پرواضح است کامیون‌داران مطالبات به‌حقى داشتند که به این مطالبات در گزارش حاضر اشاره شده. اما در میانه این اعتراضات، یک موضوع ناگفته ماند و آن هم این‌که در میان اعتراضات به‌حق کامیون‌داران، برخی از رانتخواران سعی کردند اقدام دولت در حذف بارنامه‌های صوری را به مطالبات کامیون‌داران گره بزنند. گفته می‌شود برخی از شرکت‌ها بی حساب و کتاب برای برخی افراد بارنامه صادر می‌کردند و آنها نیز با این بارنامه‌های صوری، سهمیه گازوئیل دریافت می‌کردند که با اقدامات اخیر دولت در تعیین سهمیه سه‌نرخی و همچنین الکترونیکی شدن صدور بارنامه‌ها و شفافیت در این حوزه، ناگهان صدای رانتخواران نیز بلند شد و آنها توانستند خود را همراه و مطالبه‌گر اعتراضات کامیون‌داران نشان دهند. گرچه مطالبات کامیون‌داران وجود داشت اما به نظر می‌رسد دست‌های پشت‌پرده‌ای هم وجود دارد که هدفش بهبود معیشت کامیون‌داران نیست و صرفاً از حذف رانتش نگران است.

اقدامات دولت برای جبران مطالبات کامیون‌داران

دستگاه‌های مختلف دخیل در سیاست‌گذاری حوزه حمل‌ونقل، در روزهای اخیر تصمیم‌هایی را برای رفع نگرانی کامیون‌داران و رانندگان اتخاذ کرده‌اند. در همین راستا رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اعلام کرد: «دولت فعلاً برنامه‌ای برای سه‌نرخی شدن گازوئیل ندارد و این طرح فعلاً اجرا نخواهد شد». همچنین مسئولان مختلفی ذکر کردند اصلاح جدول قواعد سوخت توسط وزارت صمت و شرکت نفت، بیمه رانندگان، پرداخت هزینه حمل بار در اسرع وقت و به‌روزرسانی شاخص تن-کیلومتر در حال پیگیری است. هفته گذشته بود که دولت در رابطه با دغدغه کامیون‌داران در باره سه‌نرخی شدن گازوئیل اظهار کرد چنانچه کامیون‌داران در مسیری که بارنامه الکترونیکی برایشان صادر شده، حرکت کنند هیچ گونه تغییر قیمتی برای آنان وجود ندارد و می‌توانند در جایگاه‌ها با همان نرخ قبلی سوخت‌گیری کنند و این تغییر نرخ برای زمانی است که از مسیر تعیین شده خارج شوند.

در رابطه با افزایش حق بیمه کامیون‌داران، گفتنی است آنچه از ابتدای امسال دستخوش تغییر شده، بر اساس قانون برنامه هفتم توسعه، محدودشدن حمایت دولت تا سقف حداقل دستمزد مصوب سالانه وزارت کار است. اگر پیش از این دولت نیمی از حق بیمه همه گروه‌های دستمزدی را پرداخت می‌کرد، اکنون فقط تا سقف حداقل دستمزد این حمایت اعمال می‌شود. در صورت اجرانشدن قانون جدید، سهم پرداختی رانندگان حدود ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان باقی می‌ماند اما با اجرای تغییرات، نهایتاً افزایش سهم راننده در گروه اول ۹۰۰ هزار تومان، در گروه دوم ۵۰۰ هزار تومان و در گروه سوم ۱۴۴ هزار تومان خواهد بود. در نهایت دولت و دستگاه‌های مربوط در روزهای اخیر، در تلاشند تا مطالبات کامیون‌داران را پاسخ دهند و وعده‌های خود را در حمایت از کامیون‌داران به مرحله اجرا درآورند. در این باره خضری، معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری تصریح کرد: «در سنوات گذشته، دولت یک تخفیف برای بیمه رانندگان در نظر گرفته بود که سال‌هاست این امتیاز به رانندگان داده شده است. همچنین بر اساس تصمیم اتخاذشده، تعدادی از رانندگان مشمول تخفیف بیمه نشده بودند که مقرر شد این تعداد هم در دستور کار سازمان تأمین اجتماعی قرار بگیرد. سهمیه سوخت رانندگان بر اساس پیمایش است. بحث سه‌نرخی شدن سوخت رانندگان هم در جلسه‌ای با وزارت کشور، راه و نفت مطرح و مقرر شد هر تصمیم برای رانندگان، حتماً با تشکیل جلسات تخصصی با نمایندگان انجمن‌ها و کانون صنفی باشد.»

در همین حال مهران قربانی، معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی نیز از پیگیری برخی مطالبات رانندگان از جمله «اصلاح جدول قواعد سوخت توسط وزارت صمت و شرکت نفت» همچین «بیمه رانندگان» و تسریع در پرداخت هزینه حمل بار» در هیئت وزیران و مجلس خبر داده است.

کمک مجلس برای حل مشکلات کامیون‌داران

روز گذشته رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس در نامه‌ای به وزیر صمت، راه و فرمانده انتظامی کل کشور خواستار اقدام فوری برای رسیدگی به مطالبات کامیون‌داران شد. در نامه مذکور، کمیسیون عمران مجلس سه مأموریت مشخص برای سازمان راهداری، وزارت صمت و نیروی انتظامی تعیین کرده است که هدف اصلی آن‌ها ساماندهی نرخ کرایه، به‌روزرسانی الگوی مصرف سوخت و پیاده‌سازی مفاد قانون برنامه هفتم در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای است. افزون بر این، در روزهای گذشته، محمدمدقار کلبیان، رئیس مجلس هم به این موضوع ورود کرد و لزوم رسیدگی به مشکلات کامیون‌داران را متذکر شد و تأکید کرد چرخه تأمین کالای مردم دچار خدشه نشود.

ماجزا از زین نمایندگان صنفی

یوسف دهقان، پیشکسوت حوزه صنف کامیون‌داران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» در باره مشکلات و چالش‌های صنف کامیون‌داران اظهار داشت: «مطالبات ما صرفاً مربوط به مشکلات ساختاری و اجرایی است که در روند توزیع سوخت و تخصیص آن به خودروهای سنگین ایجاد شده است. ما بارها به همکاران مان تأکید کرده‌ایم که اعتصابی در کار نیست و اعتراضات ما صرفاً در چهارچوب خواسته‌های مشخص و قانونی صورت گرفته است.» وی با اشاره به اینکه کامیون‌داران به دودسته درون شهری و برون‌شهری تقسیم می‌شوند، افزود: «کامیون‌های برون‌شهری زیر مجموعه وزارت راه و شهرسازی هستند، اما درون‌شهری‌ها تحت مسئولیت شهرداری قرار دارند. شهرداری‌ها نیز از طریق سازمان پایانه‌ها و حمل‌ونقل شهری مدیریت این بخش را بر عهده دارند.»

چالش اصلی ناهماهنگی در تخصیص سوخت است

وی افزود: «سوخت برای کامیون‌دار، حکم رگ حیاتی دارد و بدون آن امکان فعالیت وجود ندارد. مدتی پیش بر اساس بخشنامه‌ای، مسئولیت توزیع سوخت به سازمان همیاری شهرداری‌ها و

دهیاری‌های وابسته به وزارت کشور واگذار شد. طبق این طرح، کامیون‌داران باید با نصب چیپ یا استفاده از GPS و ثبت پیمایش، سهمیه سوخت خود را دریافت می‌کردند. اما از اسفند سال گذشته این سامانه بدون اطلاع‌رسانی کافی حذف شد و بسیاری از رانندگان از دریافت سهمیه خود محروم شدند. درحالی‌که بسیاری از رانندگان حتی آشنایی کافی با کار با اپلیکیشن‌ها ندارند، الزامی شدن ثبت موقعیت با موبایل برای مالک یا راننده، عملاً اجرای طرح را دشوار کرده است.»

این نماینده کامیون‌داران گفت: «قطع ناگهانی سهمیه سوخت بدون اطلاع‌رسانی مناسب، باعث اختلال در زندگی رانندگان شده است. کامیون‌داری که ماهانه باید هزینه‌های زیادی از جمله حقوق راننده، اقساط ماشین و سایر هزینه‌ها را بپردازد، چطور می‌تواند با سوخت آزاد ۱۵ هزار تومانی فعالیت کند؟ برای این ماشین‌آلات سهمیه مشخصی تعریف شده اما در عمل راننده‌ها کمتر از نیمی از سهمیه تعیین‌شده را دریافت می‌کنند. این در حالی است که مصرف روزانه چنین ماشین‌هایی کاملاً مشخص و قابل پیش‌بینی است. وی در مورد قاچاق سوخت هم گفت اگر وجود دارد، از مبادی تولید و توزیع آن صورت می‌گیرد، نه از طریق راننده‌ای که روزانه با دشواری‌های فراوان در سطح شهر و جاده فعالیت می‌کند. امیدواریم مسئولان با برنامه‌ریزی و دقت بیشتر در سیاست‌گذاری‌ها، از آسیب‌دیدن فعالان حوزه حمل‌ونقل جلوگیری کنند.»

اعتراض داریم، اعتصاب نمی‌کنیم

در حالی که برخی رسانه‌ها از اعتصاب کامیون‌داران خبر داده‌اند، یوسف دهقان با رد این ادعا تأکید می‌کند که هیچ‌گونه اعتصابی در کار نیست، بلکه آنچه وجود دارد، اعتراض قانونی نسبت به شیوه مدیریت، کمبود سوخت و نبود زیرساخت‌های حمایتی از رانندگان و پیمانکاران است. ما به‌هیچ‌وجه اعتصاب نکرده‌ایم و نخواهیم کرد. زن و بچه‌های ما نان می‌خواهند، ما دنبال تخریب یا تقابل نیستیم؛ بلکه صرفاً خواستار تدبیر و مدیریت صحیح هستیم. مشکل اصلی ما کمبود سوخت و نبود برنامه‌ریزی برای تخصیص عادلانه آن است. سهمیه‌ها بدون کارشناسی، به‌صورت سلیقه‌ای و ناعادلانه توزیع می‌شوند. یک پیمانکار که متعهد به اجرای پروژه‌ای عمرانی است، مجبور می‌شود برای ادامه فعالیت، سوخت را با قیمت آزاد و تا ۱۵ هزار تومان به ازای هر لیتر تهیه کند. این تصمیم‌های غیرکارشناسی، واقعاً کمر پیمانکاران را شکسته است.

چالش توزیع سوخت و بیمه

وی ادامه داد: «چطور ممکن است کسی که حتی یک‌بار پشت بیل مکانیکی یا لودر ننشسته، بیاید مصرف روزانه آن را هزار لیتر تخمین بزند؟! این‌ها برآورد نیست، تحمیل است. همان‌طور که به آدم ۲۰ ساله نمی‌توان تنها یک استکان شیر داد و انتظار داشت سیر شود، به ماشین‌های سنگین هم نمی‌توان با سهمیه ناچیز، انتظار کار مداوم داشت. در گذشته، دولت با همکاری سازمان تأمین اجتماعی، طرحی را برای بیمه رانندگان اجرا کرد که موفقیت‌آمیز بود. اما حالا به بهانه تکمیل ظرفیت، بسیاری از رانندگان بیمه نمی‌شوند. این در حالی است که مثلاً در کرج، با وجود ۶۵۰ تاکسی فعال، بیش از ۱۵ هزار نفر تحت پوشش بیمه تاکسیرانی قرار گرفته‌اند. چطور ممکن است تاکسیرانان با این حجم بیمه شوند اما راننده کامیون از بیمه محروم بماند؟»

ضعف ساختاری شهرداری و ناهماهنگی‌های فنی

این فعال حوزه حمل‌ونقل، شهرداری را نیز یکی از نهادهایی دانست که در ایجاد مشکلات فعلی نقش داشته و گفت: «از زمان دولت احمدی‌نژاد، مسئولیت حمل‌ونقل درون‌شهری به شهرداری‌ها واگذار شد. با این حال، شهرداری‌ها صرفاً سالانه از رانندگان پول دریافت می‌کنند و هیچ خدمات واقعی به آن‌ها ارائه نمی‌دهند. وقتی راننده برای جابه‌جایی بار در شهر نیاز به ثبت اطلاعات در سامانه دارد، اما به‌دلیل قطع بودن اینترنت در مسیر یا ضعف فنی سامانه، امکان ثبت وجود ندارد، مسئولیت با کیست؟ همه این مسائل ریشه در یک چیز دارد: ضعف مدیریت و بی‌برنامگی. تصمیم‌گیری که از مسیر دورتر، بخشنامه صادر می‌کنند، زندگی هزاران خانواده را به چالش ووه‌رو می‌کنند. ما بارها با استانداری، فرمانداری و اتاق بازرگانی جلسه گذاشته‌ایم تا مشکلات را قانونی و آرام پیگیری کنیم. ما نه اعتصاب کردیم، نه اجازه دادیم کسی چنین کاری بکند. ما اهل کار و زندگی هستیم؛ مشکل ما اعتصاب نیست، مشکل ما سوءمدیریت است. کامیون‌داری که ماهانه ۳۰۰۰ لیتر مصرف دارد، فقط ۴۰۰ لیتر سهمیه می‌گیرد و بقیه را باید با لیتری ۱۵ هزار تومن بخرد.»

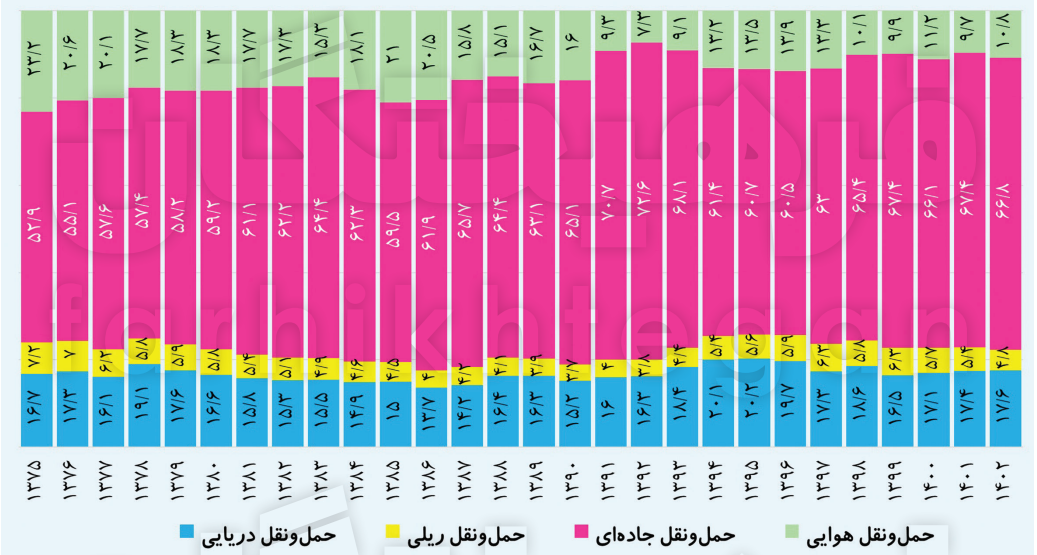
مشکل زیرساخت یابی‌برنامگی؟

دهقان می‌گوید: «وقتی میدا بار در سیستم ثبت می‌شود اما به دلیل قطع اینترنت یا اختلال فنی، داده‌ها منتقل نمی‌شوند و سهمیه سوخت شارژ نمی‌شود، معلوم است که زیرساخت‌های دیجیتال آمادگی اجرای دولت الکترونیک را ندارند. وقتی سامانه باربرگ قطع می‌شود و داده‌ها منتقل نمی‌شود، مسئول کیست؟ چرا شهرداری، سازمان پسماند و سازمان پایانه‌ها پاسخگو نیستند؟ مگر اجرای دولت الکترونیک بدون اینترنت پایدار ممکن است؟ این‌طوری فقط مردم و راننده‌ها آسیب می‌بینند.» وی در بخشی از مطالبات این حوزه گفت: «دولت اختیار سهمیه سوخت را داده به سازمان همیاری شهرداری‌ها که دفترش در تهران است. فردی در سیستان و بلوچستان به مشکل می‌خورد، باید با هواپیمای به تهران بیاید؟ مگر فقط تهران مشکل دارد که همه چیز را در تهران متمرکز می‌کنیم.»

رسانه‌های معاند مطالبات رانندگان را منحرف می‌کنند

وی تصریح کرد: «بسیاری از رانندگان معتقدند بخشی از رسانه‌های خارجی با اهداف سیاسی، اعتراضات صنفی را به سمت ناآرامی‌های اجتماعی هدایت کردند. آنان تأکید می‌کنند که از ابتدا مسیر قانونی را دنبال کرده‌اند.» وی دراین باره افزود: «ما اعتراض داریم نه اغتشاش. دشمن دنبال سوءاستفاده از مطالبه مردم است. ما هیچ‌وقت به این‌ها اجازه ندادیم وارد فضای ما بشوند. به‌محض بروز مشکل، با استانداری و فرمانداری وارد گفت‌وگو شدیم. اتفاقاً از مسئولان استانی ممنوتیم که در جلسات حاضر شدند و صدای ما را شنیدند. در کنار سوخت، موضوع بیمه رانندگان هم به یکی از دغدغه‌های جدی بدل شده است. با اینکه قانونی برای بیمه کامیون‌داران تصویب شده، اما بسیاری هنوز بیمه نیستند.» دهقان از مسئولان می‌خواهد که صدای رانندگان را بشنوند و به توصیه‌های رهبری در زمینه تعامل با مردم عمل کنند. وی می‌گوید ما آماده‌ایم کمک کنیم، راهکار بدیم؛ فقط از مسئولان می‌خواهیم گوش دهند.

سهم هر کدام از بخش‌های حمل‌ونقلی در جابه‌جایی کالا در ایران (درصد)



تعداد وسایل نقلیه عمومی باری برحسب نوع و عمر وسیله تا پایان سال ۱۴۰۲		
عمر وسیله	تعداد	درصد
تا یک سال	۱۳	۰
۱ تا ۵ سال	۶۸,۸۸۹	۱۵٫۹
۶ تا ۱۰ سال	۶۰,۹۰۱	۱۴٫۱
۱۱ تا ۱۵ سال	۸۱,۸۹۰	۱۸٫۹
۱۶ تا ۲۰ سال	۹۰,۳۰۵	۲۰٫۸
۲۱ تا ۲۵ سال	۱۹,۴۷۳	۴٫۵
۲۶ تا ۳۰ سال	۹,۹۲۷	۲٫۳
۳۱ تا ۳۵ سال	۲۰,۲۵۲	۴٫۷
۳۶ تا ۴۰ سال	۱۷,۹۴۹	۴٫۱
۴۱ تا ۴۵ سال	۲۲,۱۵۷	۵٫۱
۴۶ تا ۵۰ سال	۳۲,۵۸۳	۷٫۵
بالای ۵۰ سال	۹,۰۴۹	۲٫۱
جمع	۴۳۳,۳۸۸	۱۰۰
متوسط عمر	۱۹٫۸۴	
منبع: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای		