کوتاه از دیگر کشورها

در سال ۲۰۰۹ عملیاتی می‌شود؛
ورود جدیدترین مدل هواپیمای ایرباس A۳۲۰ به بازار

مقامات شرکت هواپیماسازی اروپایی ایرباس از ورود نسخه جدید هواپیماهای ایرباس مدل A۳۲۰ به بازار هواپیمایی جهان در سال ۲۰۰۹ خبر دادند.

به گزارش ایلنا، به نقل از مقامات این شرکت، بهای جت‌های مدل جدید در مقایسه با بهای کنونی ایرباس‌های A۳۲۰ تا ۵ درصد کاهش خواهد داشت که این امر از کاهش مقاومت هوا، کاهش وزن هواپیما و بالابردن توان موتورناشی شده است.

گفتنی است، تاریخ ورود این ایرباس‌های مدل جدید تاکنون دوبار به تعویق افتاده است.

افزایش پرواز هواپیماهای مسافری هند-ژاپن

خبرگزاری ژاپنی کیودو از افزایش پرواز هواپیماهای مسافری میان ژاپن و هند خبر داد.

به گزارش ایرنا به نقل از کیودو، وزارت زمین، زیرساخت و ترابری ژاپن اعلام کرد: بر این اساس تعداد پروازهای مسافری فیمابین توکیو، دهلی‌نو از ۱۴ پرواز هفتگی به ۴۲ پرواز - هر کشور ۲۱ سورتی پرواز- افزایش یافت.

موافقتنامه افزایش پروازها میان توکیو و دهلی‌نو در جریان دیدار «شینزو آبه» نخست وزیر ژاپن و «مون موهان سینگ» همتای هندی وی که برای دیداری چهار روزه از ژاپن در توکیو بسر می‌برد، به امضای طرفین رسید.

به گزارش کیودو، خطوط هوایی ژاپن (JAL) اخیرا باوجود برقرار بودن هفت پرواز هفتگی، چهار پرواز دیگر میان فرودگاه بین‌المللی ناریتا و دهلی‌نو برقرار کرده بود.

بر اساس این موافقتنامه که نخستین موافقتنامه هوانوردی در در ۱۳ سال گذشته میان توکیو و دهلی‌نو است، دو طرف همچنین توافق کردند که تعداد پروازهای باری (Cargo) میان دو کشور را نیز تا ۱۴ پرواز درهفته - هر کشور هفت پرواز - افزایش دهند.

«مون موهان سینگ» نخست وزیر هند برای دیدار رسمی چهار روزه از ژاپن، روز چهارشنبه ۱۳ دسامبر وارد توکیو شد.

در دیدار سینگ از توکیو، چندین موافقتنامه اقتصادی، میان دو کشور به امضا رسید.

رشد شاخص ترافیک مسافری فرودگاه فراپورت

مقامات فرودگاه آلمانی فراپورت از افزایش ۱/۷ درصدی شاخص ترافیک مسافری این فرودگاه در ماه اکتبر سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته خبر دادند.

به گزارش ایلنا، در این ماه تعداد ۶/۹۲ میلیون مسافر از خدمات مسافرتی این فرودگاه بین‌المللی در شهر فرانکفورت آلمان بهره‌مند بوده‌اند.

گزارشات حاکی است، در این ماه حدود ۷۸/۵ درصد کل ظرفیت پروازی این فرودگاه تکمیل بود که این رقم در زمان مشابه سال گذشته ۷۴ درصد گزارش شده بود.

گفتنی است، فرودگاه فراپورت سیتی، از پر ازدحام‌ترین فروگاه‌های کشور آلمان طی ماه اکتبر بوده است.

حذف ۱۶ نقطه حادثه خیز در خراسان رضوی

تا پایان امسال ۱۶ نقطه حادثه‌خیز جاده‌های استان خراسان رضوی اصلاح و حذف می‌شوند.

به گزارش ایلنا، هاشمی نسب، مدیرکل راه و ترابری خراسان رضوی، ایمن سازی محورهای چناران، قوچان، گناباد و بیدخت را از جمله پروژه‌های رفع نقاط حادثه خیز استان در سال جاری برشمرد.

وی، اصلاح پیچ زاغه در محور تربت حیدریه - مشهد، پیچ ساغروان در محور چناران -مشهد و پیچ اصفاک در محور طبس - بشرویه را از دیگر پروژه‌های امسال در این زمینه خواند.

وی، ادامه داد: در طول اجرای این پروژه‌ها، اکیپ‌های اعزام شده با همکاری ماموران پلیس راه، اورژانس و هلال‌احمر برای باز نگهداری و راهداری محورهای انجام وظیفه و امدادرسانی لازم را به رانندگان خواهند داشت.

هاشمی نسب، بر حفظ حریم راه‌ها تاکید کرد و گفت: اگر در حاشیه راه‌ها ساخت و ساز صورت بگیرد، ضریب ایمنی به شدت کاهش خواهد یافت.

مدیرکل راه و ترابری خراسان رضوی، خاطرنشان کرد: هزینه نگهداری راه‌ها در طول سال بالغ بر ۱۶۰ میلیارد ریال است که قسمت زیادی از این اعتبار در جهت رفع نقاط حادثه خیز راه‌های ارتباطی با توجه به اولویت‌بندی مناطق هزینه می‌شود.

مدیرکل راه و ترابری استان خراسان رضوی، تعداد تقاطع‌های حاثه‌خیز شناسایی شده در جاده‌های استان را ۱۲۹ مورد عنوان کرد و افزود: بر اساس دستورالعمل ساماندهی تقاطع‌ها، تا کنون ۷۰ درصد از این تقاطع‌ها ساماندهی شده است.

هاشمی‌نسب، تصریح کرد: ۵۴ نقطه حادثه‌خیز باقی‌مانده در طول راه‌های استان نیازمند اعتباری حدود ۶۴ میلیارد تومان است که با تامین اعتبارات مطابق برنامه‌های زمان‌بندی شده در جهت حذف این نقاط حادثه‌خیز اقدام شود.

در پی رشد ۳۰ تا ۳۵ درصدی نرخ عوارض برخی آزادراهها، از سوی معاون وزیر راه و ترابری؛
افزایش عوارض آزادراههای کشور از سوی بخش خصوصی مجاز اعلام شد
سرمایه‌گذار باید به سود تضمین شده خود برسد.

فرناز حبیبان- معاون وزیر راه و ترابری و رییس سازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای، دیروز در آستانه هفته حمل و نقل و روز راهدار در جمع خبرنگاران رسانه‌های جمعی حاضر شد که شاید «بررسی روند تأمین اعتبار و رفع نقاط حادثه‌خیز کشور»، مهمترین و پرمخاطب‌ترین بخش از توضیحات وی بود، اما ابراراقتصادی ابتدا به بررسی بخشی از نظرات وی پیرامون مبحث افزایش عوارض آزادراهها می‌پردازد.

به گزارش ابراراقتصادی در جلسه مذکور مطرح شد که نرخ عوارض برخی آزادراههای کشور که توسط بخش خصوصی ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده است، با افزایشی معادل ۳۰ تا ۳۵ درصد مواجه شده است.

معاون وزیر راه با اشاره به اینکه وظیفه سازمان متبوع تحت مدیریت وی فقط نگهداری از آزادراهها و تجهیز بهسازی آن است، گفت: اداره کل آزادراهها در معاونت ساخت و توسعه زیربناهای کشور بر ساخت و بهره‌برداری از آزادراهها نظارت دارد.

وی تصریح کرد: افزایش نرخ آزادراههایی که توسط بخش خصوصی ساخته شده بر عهده خودشان است، چرا که سرمایه‌گذار باید به سود تضمین شده خود برسد.

وی عقیده داشت: قیمت بهره‌برداری از آزادراهها باید مطابق با میزان سرمایه‌گذاری و زمان بازپرداخت باشد که چون این اعداد در کشور ما با نرخ‌های بین‌المللی مطابقت ندارد، برای ساخت آزادراهها هم متقاضی سرمایه‌گذاری از بخش خصوصی وجود ندارد.

به گزارش ابراراقتصادی، لازم به ذکر است؛ هر سرمایه‌گذار مجری احداث آزادراههای کشور در بخش خصوصی برای رسیدن به سرمایه اولیه و سود تضمین شده خود، مختار است از آزادراهها در طول زمان مشخص و با نرخ معین، عوارض دریافت کند اما اینکه این نرخ به چه میزان باید تعیین شود و شرکت سرمایه‌گذار چند بار در سال می‌تواند افزایش نرخ‌ها را اعمال نماید جای سوال داشت، که ابراراقتصادی پیگیر ماجرا شد.

بنا به گفته بخارایی -معاون وزیر راه- به سراغ اداره کل آزادراههای کشور رفتیم که مدیرکل آن در پاسخ به سوال ما مبنی بر قانونی یا غیرقانونی بودن افزایش نرخ عوارض آزادراهها، با اظهار بی‌اطلاعی از این جریان گفت: این مبحث به دفتر امور سرمایه‌گذاری معاونت اقتصاد و حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری مربوط می‌شود.

ابراراقتصادی با دفتر رهنما - مدیر دفتر امور سرمایه‌گذاری معاونت مذکور تماس گرفت تا نظرات وی را در این زمینه جویا شود.

رهنما به خبرنگار ما، گفت: شرکت‌های خصوصی معمولاً هر سال یک بار بر مبنای جدول ارزش افزوده موجود می‌توانند عوارض دریافتی از آزادراهها را افزایش دهند و بر اساس قانون، شرکت‌های مذکور ملزم به دریافت استعلام از وزارت راه و ترابری نیستند.

وی افزود: وزارت راه در راستای مصالح عمومی، افزایش سالانه ۲۰ درصد عوارض دریافتی شرکت‌های خصوصی را کاهش می‌دهد که این امر در درازمدت به زیان دولت خواهد بود، اما با این وجود امسال هم سیاست وزارت راه بر عدم افزایش درآمد آزادراهها است.

وی افزود: با تمام مکاتبات صورت گرفته در طول روزهای اخیر مبنی بر افزایش نرخ عوارض دریافتی از سوی بخش خصوصی مخالفت شده است، در عین حال شرکت‌ها مختارند افزایش سالانه ۲۰ درصد را در نرخ عوارض اعمال نمایند.

وی در عین حال افزایش نرخ عوارض آزادراهها، بیش از یک بار در سال را شدیداً تکذیب کرد. پیشنهاد اختصاص ۱۵۰ میلیارد تومان به اصلاح نقاط حادثه‌خیز کشور در سال ۸۶

پیشنهاد اختصاص ۱۵۰ میلیارد تومان به اصلاح نقاط حادثه خیز کشور در سال ۸۶

به گزارش ابراراقتصادی، محمد بخارایی در ادامه جلسه در تعریف نقاط حادثه‌خیر، گفت: معیار وزارت راه برای تعیین این مناطق، وقوع ۳ تصادف منجر به فوت در طول سه سال است که استفاده از فرمول‌های استاندارد جدید رایج در کشورهای پیشرفته، برای شناسایی این نقاط، هم‌اکنون در دست بررسی است.

وی گفت: در سال ۸۴ بهسازی ۱۷۵ نقطه حادثه‌خیز با اعتبار ۸۰ میلیارد تومان آغاز شد که تا پایان سال گذشته، کار بهسازی ۱۰۰ نقطه از آن خاتمه یافته است. بخارایی افزود: امسال عملیات اجرایی ۷۵ نقطه باقی‌مانده از سال ۸۴ و ۲۵ نقطه دیگر به پیمانکار واگذار شد و از محل اعتبارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ۴۵ میلیارد تومان به ۱۰۰ نقطه حادثه‌خیز مذکور اختصاص یافت.

وی تصریح کرد: برای تکمیل عملیات باقی‌مانده، اعتباری معادل ۸۰۰ میلیارد تومان مورد نیاز است که تأمین ۱۵۰ میلیارد تومان از این میزان برای سال ۸۶، پیشنهاد شده است.

معاون وزیر راه در عین حال اظهار امیدواری کرد: اگر با سرعت مطمئنه در نقاط حادثه‌خیز کشور، رانندگی شود، حادثه‌ای پیش روی رانندگان نخواهد بود.

وی با اشاره به اینکه سالانه ۱۰۰ میلیارد کیلومتر تردد جاده‌ای داریم، گفت: در حال حاضر کشوردارای ۵۶۰۰ کیلومتر بزرگراه و ۱۴۰۰ کیلومتر آزادراه است.

توزیع کارت هوشمند ناوگان و رانندگان در بندرعباس

در روزهای اخیر ۳۴۱ هزار کارت برای شناسایی رانندگان و ۲۲۰ هزار کارت برای شناسایی ناوگان حمل و نقل اولین بار در کشور در بندرعباس صادر شده است.

بخارایی گفت: صدور کارت برای ناوگان حمل و نقل با اهداف شناسایی ناوگان به منظور توسعه و نوسازی، ثبت تخلفات، صدور بارنامه، نوبت‌دهی در سالن اعلام بار و کارت پارکینگ اجرا شده است و طرح صدور کارت برای رانندگان هم با اهداف شناسایی تلاشگران عرصه حمل و نقل جاده‌ای به منظور آموزش نیروها، قرارگیری تحت پوشش بیمه و ثبت تشویقات و تخلفات صورت گرفته است.

به کارگیری سیستم کنترل هوشمند ترافیک اولین بار در دو آزادراه کشور

آزادراههای تهران-قم و تهران-قزوین برای اولین بار در طول تاریخ کشور به سیستم کنترل هوشمند ترافیک (دوربین ثبت سرعت)، مجهز شده‌اند.

معاون وزیر راه و ترابری در خصوص این طرح که در طول آذرماه عملیاتی شده است، گفت: ۹/۵ میلیارد تومان به اجرای این طرح در ۲۲۲ کیلومتر از آزادراههای کشور اختصاص یافت که قرار است تا پایان برنامه چهارم ۸۰۰ دستگاه از این دوربین‌ها در تعدادی از آزادراهها نصب شود.

بهره‌برداری از اولین تونل هوشمند کشور

تونل شیرین‌سو به طول ۹۰۹ متر، به عنوان اولین تونل هوشمند کشور آماده بهره‌برداری است.

بخارایی با اشاره به هزینه ۲ میلیارد تومانی اجرای این طرح، گفت: سیستم‌های اعلام و اطفای حریق، تهویه هوشمند، دوربین مداربسته، ارتفاع سنج و تلفن SOS، از جمله سیستم‌هایی هستند که در تونل شیرین‌سو به کار گرفته شده‌اند.

وی خاطرنشان کرد: سیستم‌های هوشمند تونل‌های «امیرکبیر» واقع در محور کرج-چالوس و «وانا» در محور هزار تا پایان سال جاری بهره‌برداری می‌شوند.

استفاده از شرکت‌های توانمند برای روکش آسفالت ۶ محور شریانی

در سال جاری قرار بود ۱۰ پروژه از ۶ محور شریانی خاص کشور به پیمانکاران واگذار شود که تاکنون، قرارداد ۴ پروژه منعقد شده است.

رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اشاره به اینکه کشور دارای ۲۳ هزار کیلومتر راه شریانی است، گفت: راه‌های شریانی باید دارای یکی از ۳ خصوصیت؛ عبور هزار وسیله نقلیه سواری در ساعت یا واقع شدن در مسیر ترانزیت و یا متصل کننده مراکز استان‌ها به یکدیگر، باشند.

وی گفت: عملیات تجهیز امکانات فنی و تأمین مصالح در ۴ پروژه مذکور در دست اقدام است. بخارایی در پایان گفت: امسال برنامه استفاده از شرکت‌های توانمند برای روکش آسفالت و بهینه‌سازی محورهای شریانی؛ تهران-مشهد- دوغارون، تهران-تبریز- بازرگان، تهران- ساوه-سلفچگان- اراک، خرمشهر-شلمچه، تهران- اصفهان-شیراز- بوشهر و تهران- کرمان-سیرجان-بندرعباس، که مجموعاً حدود ۱۵ هزار کیلومتر می‌شود، در دستور کار قرار دارد.

ایران دارای ۵۶۰۰ کیلومتر بزرگراه و ۱۴۰۰ کیلومتر آزادراه است

مدیر اجرایی سازمان نظام مهندسی کشور:
«شورای عالی مسکن» باید برای حل بحران تشکیل شود
یک شبه دولت باید مشکل بخش مسکن را حل کند.

شورای عالی مسکن متشکل از ۱۲ مدیر اعم از اقتصادی، صنعتی و فرهنگی باید برای حل بحران مسکن تشکیل شود.

بهرام غفاری، رییس سازمان نظام مهندسی استان تهران، در گفت‌وگو با ایلنا، گفت: یک شبه دولت باید مشکل بخش مسکن را حل کند. همان طور که برای وضعیت نقدینگی، شورای پول و اعتبار و برای شهرسازی، شورای عالی داریم، باید شورای عالی مسکن نیز تشکیل شود تا این معادله چند مجهوله با نظارت همه جانبه مرتفع شود.

وی، افزود: دومین رتبه تولید ناخالص داخلی مربوط به مسکن است و محصولات تولیدی از صد صنعت در بخش ساختمان‌سازی مصرف می‌شود؛ اما شورایی برای ساماندهی وضعیت آن وجود ندارد.

مدیر اجرایی سازمان نظام مهندسی کشور، ضمن انتقاد از سیاست‌های کوتاه مدت، گفت: سیاست‌های مسکنی مانند فروش متری مسکن آثار منفی برای پیکره اقتصاد می‌گذارد.

غفاری، در ادامه با اشاره به واگذاری زمین توسط دولت به انبوه‌سازان، اعلام کرد: اکثر سرمایه‌گذاران به ساخت و ساز در زمینی که مالکیت آن تحت اختیار دولت است، تمایلی ندارند.

وی، خاطرنشان کرد: سیاست واگذاری زمین به انبوه سازان، و انتقال مالکیت، هر چند در کاهش هزینه تولید مسکن نقش تعیین‌کننده‌ای دارد؛ اما انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاران ایجاد نمی‌کند.

رییس سازمان نظام مهندسی استان تهران، با اشاره به این که طرح مذکور در دو منطقه به صورت پایلوت در حال اجرا است؛ اما هنوز به نتیجه نهایی نرسیده است، افزود: در صورت اجرای چنین طرحی، دولت زمینی در کلان شهرها ندارد که به انبوه‌سازان واگذار کند.

رییس سازمان نظام مهندسی استان تهران، در ادامه سهم قیمت زمین در واحد مسکونی را بر اساس مناطق مختلف متفاوت دانست و گفت: حدود ۷۰ درصد قیمت ساختمان مسکونی متاثر از تغییر قیمت زمین است که به دلیل کاهش عرضه زمین طی سه دهه گذشته، ارزش زمین رو به فزونی بود و همین امر موجب افزایش سهم قیمت زمین در ساختمان شده است.

به طور مثال در مناطق بالای شهر قیمت زمین هفت، هشتم قیمت ساختمان را در بر می‌گیرد و همچنین در مناطق پایین شهر نیز سه، چهارم قیمت ساختمان متاثر از قیمت زمین است.

وی، در ادامه با اشاره به عدم رشد هزینه ساخت ساختمان، گفت: با توجه به افزایش قیمت زمین، هزینه ساختمان که تابع مصالح و نیروی انسانی است، چندان رشد نداشته؛ لذا افزایش قیمت واحد مسکونی متاثر از جهش قیمت زمین بوده است.

مدیر اجرای سازمان مهندسی کشور، بازار مسکن را در آستانه ورود به دوران رونق دانست و گفت: وضعیت سرمایه‌گذاری در بخش‌های دیگر مانند عرضه اتومبیل، موبایل و طلا به دلیل عدم بازار پر بار چندان پررونق نیست و اکثر سرمایه‌گذاران به سمت مسکن حرکت می‌کنند.

غفاری، افزود: سرمایه‌گذاری در بخش مسکن، صرفا در بخش ساخت و ساز هزینه نمی‌شود؛ بلکه ۳۵ درصد از سرمایه‌گذاری‌ها برای خرید و فروش و ۶۵ درصد برای سکونت است که در کل کمکی به افزایش عرضه نمی‌کند.

وی، ادامه داد: حرکت سرمایه‌گذاران به سمت خرید و فروش مسکن با توجه به عدم افزایش عرضه، منجر به شتاب قیمت‌ها شد.

وی، با تشریح وضعیت بازار استاندارد که متاثر از فشار تقاضا و عرضه نیست و خریدار عرضه‌کننده به میزان کافی در بازار وجود دارد، تصریح کرد: تاثیر مستقیم افزایش قیمت زمین به مسکن منجر به خروج مسکن از شرایط بازار استاندارد و جهش قیمت مسکن شد.

وی، با اشاره به این که تا اواخر سال افزایش قیمت مسکن تشدید می‌شود، افزود: رشد قیمت مسکن که ناشی از روند صعودی قیمت زمین دستمزد است، با فقدان رشد تقاضای موثر در بازار، جهش آنچنانی نخواهد داشت.

سیاست‌های مسکنی مانند فروش متری مسکن آثار منفی برای پیکره اقتصاد می‌گذارد.

نیم نگاه

به مناسبت ۲۶ آذر، روز حمل و نقل
تاریخچه روز حمل و نقل

حمل و نقل و ارتباطات در مناسبات اجتماعی و اقتصادی جهان امروز نقش و جایگاه ویژه‌ای دارد و «چرخ» به عنوان نماد و سمبل حمل و نقل نوین، در ایجاد تمدنی که از آن با نام تمدن قرن بیستم یاد می‌شود، بیشترین سهم را داشته و یاریگر انسان در پی ریزی مدنیت و شهرنشینی و گذر از دوران سراسر تحول انقلاب صنعتی بوده است.

بررسی تاریخ تمدن‌های بزرگ حکایت از آن دارد که در قرون و اعصار گذشته، برخورداری از شبکه حمل و نقل کارآمد، یکی از عوامل زمینه‌ساز توفیق تمدن‌ها در عرصه تولید و بازرگانی داخلی و خارجی بوده و تمدن باستانی و پرافتخار ایران نیز، بخشی از موقعیت و اقتدار تاریخی خود را مدیون موقعیت جغرافیایی خاص و نظام توانمند و انعطاف‌پذیر حمل و نقل و ارتباطات بوده است.

به دنبال وقوع انقلاب صنعتی، زوال تدریجی و متروک شدن جاده ابریشم باعث قطع ارتباط میان تمدن باستانی ایران با جهان شد که به یُمن نوزایی سیاسی، اجتماعی و اقتصادی، سوار بر مرکب راهوار فناوری، جاده پیشرفت، ترقی و توسعه را با سرعتی سرسام‌آور می‌پیمود. برخورداری از منابع و سرمایه‌های خدادادی و از جمله منابع غنی نفت و گاز، باعث شد در طول یکی دو قرن اخیر با شدت گرفتن روند تحولات اقتصادی و اجتماعی جهان، شکاف میان اقتصاد کشور ما و اقتصاد جهانی روز به روز وسعت یابد و اقتصاد ملی ما به اقتصادی کاملاً وابسته به منابع فناپذیر نفت و گاز بدل شود. با پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی و قطع یکایک حلقه‌های وابستگی، تلاش برای یافتن منابع درآمدی جدید آغاز شد و در سالیان اخیر و به ویژه در پی آشفتگی بازارهای جهانی نفت و سقوط دور از انتظار قیمت این فرآورده در سال‌های ۱۳۷۶ تا ۱۳۷۸ شمسی، بخش حمل و نقل به عنوان بخشی درآمدزا مورد توجه برنامه‌ریزان اقتصادی کشور قرار گرفت. امروز کارشناسان اقتصادی کشور به اتفاق بر این نکته اذعان دارند که صنعت حمل و نقل، صنعتی بالقوه توانمند است که به مدد مدیریت صحیح و درایت اقتصادی، قادر است به عنوان یکی از منابع درآمدی جایگزین درآمد نفت، در اقتصاد کشور ایفای نقش نماید. در این میان واقعیت آن است که صنعت حمل و نقل در مفهوم امروزین آن، مقوله تازه و بدیعی در کشور ایران است. شیوه‌های صنعتی حمل و نقل در اوایل قرن بیستم به کشور ما راه یافتند و همانند هر نقطه دیگر از جهان در اندک زمانی، دگرگونی‌های توفنده‌ای در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی ایجاد کردند. در تاریخ تحولات این صنعت در کشورمان، روزها و ایام سرنوشت‌سازی بوده‌اند که نقشی تعیین‌کننده در شکل‌گیری و انسجام شبکه حمل و نقل کشور داشته‌اند. ۲۶ آذر سال ۱۳۶۲ در زمره چنین ایامی است. ۲۶ آذرماه هر سال، یادآور صدور فرمان امام راحل«ره» در سال ۱۳۶۲ در زمینه اعزام کامیون‌ها به بنادر جنوبی برای تخلیه کالاهای وارداتی از مبادی دریایی کشور است.

برای درک بهتر زمینه‌های صدور این فرمان، بررسی اوضاع و شرایط اجتماعی و اقتصادی کشور در آن ایام ضروری است: ایجاد تنگنا و محدودیت در نظام ترابری کشور، یکی از تبعات اقتصادی جنگ تحمیلی بود. به لحاظ موقعیت ویژه جغرافیایی و دسترسی گسترده ایران به آبهای آزاد، بیشترین مبادلات تجاری کشور همواره از طریق بنادر جنوبی صورت می‌گرفته است و با بروز جنگ، مشکلات و محدودیت‌های فراوانی در گلوگاه‌های اصلی کشور رخ نمود، به ترتیبی که از مجموع بنادر فعال پنجگانه آبادان، خرمشهر، بندر امام، بوشهر و بندرعباس، بنادر آبادان و خرمشهر به کلی از صحنه حمل و نقل حذف شدند و بندر امام نیز به دلیل نزدیکی به مناطق جنگی به حالت نیمه‌تعطیل درآمد. از سوی دیگر به علت نیازهای فزاینده ناشی از ضرورت‌های جنگ و افزایش جمعیت، میزان واردات کالاهای اساسی از طریق بنادر افزایش یافته بود و تعداد کثیر کشتی‌های در انتظار تخلیه در بنادر، نگرانی‌های فراوانی در زمینه بروز بحران ناشی از اتمام ذخیره کالاهای اساسی در شهرها و جبهه‌های جنگ، فساد محمولات غذایی کشتی‌های در انتظار تخلیه، تهدید کشتی‌های منتظر تخلیه از سوی هواپیماها و توپخانه دشمن و شمول دموراژها و بیمه‌های جنگی سنگین و کمرشکن به کشتی‌های منتظر ایجاد کرده بود. برای مقابله با این معضل، ستادی متشکل از برخی دستگاه‌های اجرایی، با مسوولیت معاونت وقت حمل و نقل وزارت راه و ترابری، به عنوان یکی از شاخه‌های ستاد بسیج اقتصادی تشکیل شد و با اتخاذ تدابیری از جمله هماهنگی با دستگاه‌های ذیربط و نیز تأمین و توزیع لاستیک و قطعات یدکی، روغن موتور و دیگر خدمات مورد نیاز کامیونداران، موفقیت‌هایی در زمینه جلب و جذب آنان به سمت مبادی ورودی حاصل شد، اما از آنجا که میزان کالاهای وارداتی، بسیار بیشتر از توان پذیرش و بارگیری ناوگان حمل و نقل در آن مقطع بود، مشکل نوبت‌های طولانی برای تخلیه کشتی‌ها کماکان ادامه یافت و در آذرماه سال ۱۳۶۲، تعداد کشتی‌های منتظر تخلیه به حدود ۱۰۰ فروند رسید. با اوج گرفتن بحران، گزارشاتی در زمینه وجود کالاهای اساسی و مورد نیاز کشور در بنادر جنوبی و محدودیت شدید در زمینه حمل و نقل و انتقال آنها به شهرها و مناطق جنگی، از سوی مقامات وزارت راه و ترابری و وزارت بازرگانی، به حضرت امام«ره» ارایه شد و رهبر کبیر انقلاب اسلامی نیز در سخنرانی خود در روز ۲۶ آذرماه ۱۳۶۲، ضمن اطمینان دادن به مردم در زمینه وجود مایحتاج عمومی به مقدار مورد نیاز در بنادر جنوب، کامیونداران کشور را به مشارکت در تخلیه هرچه سریع‌تر بنادر فراخواندند. در پی صدور فرمان تاریخی امام«ره» کامیونداران، رانندگان و مؤسسات و انجمن‌های صنفی، آمادگی خود را برای مشارکت در بسیج تخلیه بنادر اعلام کردند و معاونت حمل و نقل وزارت راه و ترابری نیز با ایجاد ستاد تخلیه کالا از مبادی ورودی، مدیریت مؤثری را در زمینه هماهنگی دستگاه‌ها و نهادهای ذیربط برای برنامه‌ریزی پهلوگیری کشتی‌ها، تأمین و بکارگیری تجهیزات و عوامل تخلیه و بارگیری در اسکله‌ها، افزایش ساعات کار گمرکات و بنادر و ارایه خدمات مورد نیاز کامیونداران، به عمل آورد و در نهایت با درایت حضرت امام«ره» و فداکاری، ایثار و تلاش شبانه‌روزی دست‌اندرکاران حمل و نقل، مشکل تجمع کالاهای وارداتی و نوبت‌های طولانی تخلیه کشتی‌ها در بنادر کشور حل شد.

۱۴ سال پس از زمان صدور فرمان امام راحل«ره» در سال ۱۳۷۶ به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و برای آگاه‌سازی هر چه بیشتر جامعه با نقش و جایگاه بخش حمل و نقل، روز ۱۶ آذرماه، از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور به عنوان روز حمل و نقل شناخته شد.

این روز، روز قدردانی از خدمات ارزشمند رانندگان و سایر دست‌اندرکاران و شاغلان بخش حمل و نقل کشور و فرصتی مناسب برای بازنگری نیازها و مشکلات این بخش است.

روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای