



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

مطالبات صنفی کامیون داران: چالش‌ها و راه حل‌ها



خرداد ۱۴۰۴

شناسنامه گزارش



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

عنوان:

مطالبات صنفی کامیون‌داران: چالش‌ها و راه‌حل‌ها

مدیریت پژوهش‌های اقتصادی

تهیه کننده: محمد تقی فیاضی

اظهار نظر کننده: کمیسیون حمل و نقل و لجستیک

تاریخ انتشار: خرداد ۱۴۰۴

واژه‌های کلیدی: حمل و نقل جاده‌ای، کامیون‌داران، نظام سهمیه‌بندی سوخت، فرسودگی ناوگان

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نیش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

فهرست مطالب

۵	خلاصه مدیریتی
۸	۱- مقدمه
۹	۲- مطالبات صنفی کامیون داران
۱۶	۳- چالش‌های موجود در مسیر تحقق مطالبات کامیون داران
۲۱	۴- راه‌حل‌های کاربردی و قابل اجرا برای رفع مشکلات این حوزه
۲۷	۵- جمع‌بندی
۲۹	منابع و مآخذ

خلاصه مدیریتی

صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در ایران، با پوشش بیش از ۸۰ درصد جابه‌جایی بار، از ارکان حیاتی اقتصاد کشور محسوب می‌شود. با این حال، کامیون‌داران به عنوان نیروی عملیاتی این صنعت، طی سال‌های اخیر با مشکلات انباشته‌ای مواجه بوده‌اند که مستقیماً بر معیشت آنان و غیرمستقیم بر کارآمدی زنجیره تأمین کالا در کشور اثر گذاشته است. افزایش هزینه‌های عملیاتی، فرسودگی ناوگان، ضعف حمایت‌های بیمه‌ای و رفاهی، سهمیه‌بندی و چندنرخ‌ی شدن سوخت، نفوذ واسطه‌ها و کمبود امکانات بین‌راهی تنها بخشی از چالش‌های این صنف است که در گزارش حاضر به تفصیل تحلیل شده‌اند. پیامد این وضعیت، کاهش بازدهی سرمایه، افزایش نارضایتی صنفی و تهدید پایداری حمل‌ونقل جاده‌ای به‌ویژه در مسیرهای مرزی و کریدورهای استراتژیک است.

از منظر بیمه‌ای و رفاهی، کامیون‌داران با محرومیت گسترده از بیمه‌های درمانی، بازنشستگی و بیکاری متناسب با شرایط سخت شغلی مواجه‌اند. ساختار فعلی بیمه تأمین اجتماعی و بیمه‌های مکمل، پوشش کافی برای هزینه‌های درمانی و بازنشستگی فراهم نمی‌آورد و در عمل بسیاری از رانندگان در دوره بیماری یا کهولت سن بدون پشتوانه مالی باقی می‌مانند. از سوی دیگر، هزینه‌های بیمه‌ای نسبت به درآمدهای غیرثابت رانندگان تناسب ندارد. این شرایط فشار روانی و اقتصادی مضاعفی به خانوارهای کامیون‌داران وارد کرده و ریسک ترک شغل را افزایش داده است. رفع این چالش مستلزم بازنگری در نظام بیمه‌ای خاص رانندگان و طراحی پوشش‌های متناسب با ماهیت سخت و پرریسک این حرفه است.

در حوزه ساختاری و صنفی، نفوذ گسترده دلالان در فرآیند تخصیص بار از طریق سامانه‌های بارگیری و پایانه‌های رسمی، هزینه‌های قابل توجهی به رانندگان تحمیل می‌کند. سهمیه‌بندی سوخت با سامانه‌های ناقص پیمایش، ناعادلانه بودن توزیع بار به نفع شرکت‌های خاص و نبود شفافیت در نرخ کرایه از دیگر مشکلات ساختاری هستند که موجب کاهش سهم درآمد خالص رانندگان از کرایه‌های دریافتی شده‌اند. در چنین شرایطی، بسیاری از کامیون‌داران برای دریافت بار ناچار به پرداخت مبالغ غیررسمی به واسطه‌ها هستند. بازطراحی نظام تخصیص بار و نظارت موثر بر فرایندهای آن یکی از محورهای کلیدی در رفع این مشکلات است.

در حوزه زیرساختی، کمبود شدید استراحتگاه‌های بین‌راهی استاندارد و نقص در کیفیت خدمات ارائه‌شده در استراحتگاه‌های موجود، سلامت، ایمنی و رفاه رانندگان را به خطر انداخته است. بنا بر برآوردهای مستند، کشور به بیش از ۴۰۰ استراحتگاه استاندارد نیاز دارد در حالی که تنها ۲۴۳ مورد موجود است که از این تعداد نیز تنها ۶۸ درصد دارای امکانات کامل هستند. در استان‌های مرزی این کمبود به شدت محسوس است. ارتقای فوری کیفیت استراحتگاه‌های موجود و توسعه استراحتگاه‌های جدید در مسیرهای پرتردد و مرزی یک اولویت زیرساختی فوری به‌شمار می‌آید.

از منظر اقتصادی کلان، فعالیت کامیون‌داری با توجه به سطح فعلی هزینه‌های عملیاتی، فرسودگی ناوگان و نرخ کرایه‌ها، عملاً به یک فعالیت کم‌بازده و در بسیاری موارد زیان‌ده تبدیل شده است. در مثالی مستند، بازدهی سرمایه برای یک کامیون ۸ میلیارد تومانی با سود خالص سالانه ۳۸۹ میلیون تومان کمتر از ۵ درصد برآورد می‌شود که در مقایسه با هزینه فرصت سرمایه بسیار پایین است. در این وضعیت، روند خروج سرمایه‌گذاران از بخش حمل‌ونقل جاده‌ای تشدید شده و تهدیدی جدی برای ظرفیت پایدار حمل کالا در کشور به‌ویژه در بخش صادرات و زنجیره تأمین کالاهای اساسی محسوب می‌شود.

راه‌حل‌های پیشنهادی

۱. ایجاد سامانه شفاف و هوشمند تخصیص بار: طراحی و راه‌اندازی سامانه جدید بارگیری با نظارت صنفی، حذف واسطه‌ها و شفاف‌سازی کامل فرایند انتخاب بار و راننده.
۲. حذف واسطه‌گری و مشروط‌سازی فعالیت دلان: ثبت‌نام اجباری واسطه‌ها در سامانه رسمی، مالیات‌گیری شفاف و برخورد با فعالیت غیرقانونی واسطه‌های فاقد مجوز.
۳. ارتقای فوری استراحتگاه‌های بین‌راهی: ارتقای کیفیت خدمات حداقل ۷۶ استراحتگاه موجود و احداث حداقل ۱۵۷ استراحتگاه جدید با رعایت استانداردهای بهداشتی، ایمنی و خدمات رفاهی.
۴. اصلاح نظام کرایه و تضمین پرداخت به‌موقع: الزام شرکت‌های حمل‌ونقل به صدور قرارداد رسمی با نرخ مصوب و تعیین جریمه برای تأخیر در پرداخت کرایه.

۵. اعطای وام نوسازی ناوگان: طراحی و اجرای برنامه وام نوسازی کامیون‌ها با بهره ترجیحی و دوره بازپرداخت مناسب برای کاهش میانگین سن ناوگان.

۶. اصلاح نظام قیمت‌گذاری و سهمیه‌بندی سوخت: بازنگری در نظام سهمیه‌بندی با در نظر گرفتن شرایط واقعی پیمایش و نوع بار، همراه با اصلاح قیمت‌گذاری در جهت عدالت و شفافیت.

۷. بازنگری در نظام بیمه‌ای رانندگان: طراحی پوشش‌های بیمه‌ای درمانی، بازنشستگی و بیکاری متناسب با شرایط سخت شغلی رانندگان با هدف ارتقای امنیت شغلی و معیشتی آنان.

۱- مقدمه

صنعت حمل و نقل جاده‌ای به عنوان یکی از ارکان اساسی زنجیره تأمین و توزیع کالا در کشور، نقش کلیدی در پویایی اقتصاد ملی ایفا می‌کند. در ایران، بیش از ۸۰ درصد جابه‌جایی کالاها از طریق جاده و با اتکا به ناوگان کامیون‌داری صورت می‌پذیرد. کامیون‌داران به عنوان بازیگران اصلی این بخش، با وجود نقش مؤثرشان در تأمین امنیت غذایی، پایداری بازارها و تداوم تولید، در سال‌های اخیر با مسائل و چالش‌های متعددی مواجه بوده‌اند که بخش عمده‌ای از آن‌ها در قالب مطالبات صنفی مطرح شده است.

این مطالبات، بازتاب مستقیم فشارهای اقتصادی، نارسایی‌های نهادی و سیاست‌گذاری‌های ناهماهنگ در سطح ملی است. از تورم فزاینده هزینه‌های نگهداری خودرو گرفته تا تأخیر در پرداخت کرایه‌ها و نبود ساختار حمایتی مناسب، همگی موجب شده‌اند تا کامیون‌داران پیوسته احساس بی‌ثباتی شغلی و بی‌عدالتی کنند. با وجود اعتراضات و پیگیری‌های مستمر، پاسخ‌های ارائه‌شده از سوی دولت عمدتاً مقطعی، ناکافی یا غیرمؤثر بوده است.

هدف این گزارش، ارائه تصویری دقیق و مستند از مطالبات صنفی کامیون‌داران، شناسایی چالش‌های موجود در تحقق آن‌ها و ارائه راه‌حل‌های کاملاً کاربردی برای اصلاح وضعیت فعلی است. در این راستا، از اطلاعات منتشرشده توسط نهادهای رسمی، مصاحبه‌های انجام‌شده با فعالان صنفی^۱ و داده‌های تجربی بهره گرفته شده و تلاش شده تا تحلیلی واقع‌بینانه و اجرایی ارائه شود.

۱- به طور خاص، با رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران مصاحبه شده است.

۲- مطالبات صنفی کامیون‌داران

مطالبات صنفی کامیون‌داران در ایران، گستره‌ای وسیع از نیازهای اقتصادی، شغلی، رفاهی و نهادی را شامل می‌شود. این مطالبات حاصل سال‌ها انباشت نارضایتی از سیاست‌گذاری‌های غیرشفاف، افزایش هزینه‌های عملیاتی، ضعف زیرساخت‌ها و بی‌توجهی به کرامت و امنیت شغلی رانندگان است. در ادامه، مهم‌ترین ابعاد این مطالبات به تفکیک بررسی می‌شود.

الف. مطالبات اقتصادی

۱- افزایش هزینه‌ها

نخستین و بنیادی‌ترین مطالبه کامیون‌داران، بهبود وضعیت درآمدی و حفظ قدرت خرید آن‌هاست. هزینه‌های عملیاتی کامیون‌داری به‌شدت افزایش یافته است؛ از قیمت سوخت و لاستیک گرفته تا هزینه تعمیرات، قطعات یدکی، بیمه و عوارض بین‌راهی. در مقابل، نرخ کرایه حمل بسیاری از مسیرها، به‌ویژه در بارهای برگشتی، متناسب با نرخ تورم تنظیم نمی‌شود. کامیون‌داران خواستار تدوین مکانیزمی شفاف، سیستمی و مبتنی بر هزینه تمام‌شده برای تعیین کرایه حمل هستند که از دخالت دلال‌ها و شرکت‌های واسطه بکاهد و عدالت درآمدی را تضمین کند.

۲- افزایش قیمت سوخت

زمزمه افزایش سوخت در هفته‌های اخیر بر نگرانی کامیون‌داران افزوده است. در حال حاضر کارت سوخت رانندگانی که مسیرهای طولانی حرکت میکنند به میزان کافی شارژ نمیشود و عملاً رانندگان مجبورند از نیمه ماه به خرید گازوئیل با نرخ آزاد روی بیاورند که این مسئله افزایش شدید هزینه‌های آن‌ها را در پی دارد.

۳- تأخیر در پرداخت کرایه کامیون‌داران

یکی از معضلات پیش روی کامیون‌داران تأخیر طولانی‌مدت در پرداخت کرایه حمل بار آن‌هاست. به‌طور خاص برخی شرکت‌های خصولتی بدهی‌های پنج یا شش‌ماهه به رانندگان دارند که با توجه به نرخ بالای تورم در کشور و ماهیت فعالیت این صنف، غیرقابل قبول است. تمهید سازوکاری برای پرداخت کرایه حمل به‌محض تحویل یا

ظرف حداکثر ۴۸ ساعت پس از تحویل بار ضروری است.

جدول زیر تصویری از درآمدها و هزینه‌های عملیاتی یک کامیون فرضی را در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد.

جدول مقایسه‌ای هزینه‌ها و درآمدهای سالانه کامیون فرضی در مسیر بندر-تهران در سال ۱۴۰۴

ردیف	نوع هزینه / درآمد	مبلغ تخمینی (میلیون تومان)	توضیحات
۱	درآمد مالک یا راننده مالک	۳۰۰۰	سودآورترین مسیر برای حمل بار با کامیون انتخاب شده است
۲	هزینه سوخت (گازوئیل)	۳۶	باتوجه به سهمیه‌بندی گازوئیل: سهمیه‌ای ۳۰۰ تومان و آزاد حدود ۱۱ تا ۲۲ هزار تومان. مصرف ماهانه حدود ۲,۰۰۰ تا ۳,۰۰۰ لیتر.
۳	تعویض ۶ جفت لاستیک	۳۳۰	تعویض ۶ جفت لاستیک.
۴	روغن، فیلتر و قطعات مصرفی	۱۶۵	
۵	هزینه تعمیر و استهلاک خودرو	۷۲۰	شامل قطعات یدکی، تعمیرات دوره‌ای و غیره.
۶	بیمه شخص ثالث و بدنه	۱۰۰	
۷	عوارض، مالیات و کمیسیون باربری	۶۰	شامل عوارض جاده‌ای، مالیات بر درآمد و کمیسیون شرکت‌های حمل‌ونقل (۸ تا ۱۰ درصد کرایه).
۸	حقوق راننده، کمک راننده، تخلیه و بارگیری	۱,۰۲۰	بسته به سابقه راننده، نوع کامیون و...
۹	سایر هزینه‌ها	۱۸۰	شامل هزینه‌های بین‌راهی، استراحتگاه‌ها، تغذیه و غیره.
	جمع کل هزینه‌ها	۲,۶۱۱	
	سود خالص	۳۸۹	

منبع: <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-298786>

همان‌طور که از جدول فوق مشاهده می‌شود، مجموع هزینه‌های سالانه مالک کامیون مالک در مسیر بندر - تهران حدود ۲,۶۱۱ میلیون تومان برآورد می‌شود. در حالی که درآمد سالانه وی بین حدود ۳ میلیارد تومان است. بنابراین سود خالص آن برابر ۳۸۹ میلیون تومان در سال می‌شود. با فرض ارزش تقریبی ۸ میلیارد تومانی برای یک کامیون، بازدهی سرمایه فعالیت کامیون‌داری حدود ۴.۹٪ در سال است. بازدهی ۴.۹٪ سالانه، فعالیت کامیون‌داری از نظر نرخ بازدهی بسیار کمتر از نرخ‌های معمول سرمایه‌گذاری جایگزین در ایران (نظیر سپرده‌های بانکی، بازار مسکن، ارز و طلا) است. همچنین این بازدهی با توجه

به نرخ‌های تورم حدود ۴۰ درصد سال‌های اخیر، از نظر مقدار حقیقی منفی و در نتیجه فعالیت کامیون‌داری کاملاً زیان‌ده و غیراقتصادی محسوب می‌شود.

گفتنی است محاسبه بازدهی کامیون فرضی فوق در مسیری نسبتاً سودآور صورت گرفته است، طبیعی است که شرایط در مسیرهای دیگر به مراتب بدتر و لذا فعالیت جابجایی بار غیرسودآورتر محسوب می‌شود.

بازدهی منفی فعالیت کامیون‌داری (از نظر مقدار حقیقی) علاوه بر آثار منفی فردی (افت درآمد رانندگان و مالکان، کاهش رفاه خانوارها، افزایش فشار روانی و اجتماعی بر فعالان این بخش)، دارای تبعات جدی در سطح اقتصاد کلان کشور نیز هست. مهم‌ترین این اثرات عبارتند از:

- خروج تدریجی سرمایه‌گذاران از ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای

در شرایط زیان‌دهی پایدار، بسیاری از مالکان کامیون‌ها به سمت فروش دارایی، کاهش فعالیت یا انتقال سرمایه به حوزه‌های سودآورتر (مثل بازار مسکن یا ارز) سوق پیدا می‌کنند. این امر منجر به کاهش حجم و کیفیت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای می‌شود.

- افزایش فرسودگی و عدم نوسازی ناوگان

در محیطی که سود عملیاتی حتی هزینه فرصت سرمایه را پوشش نمی‌دهد، مالکان انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در نوسازی کامیون‌ها ندارند. این موضوع به تداوم استفاده از ناوگان فرسوده (با سن متوسط بالای ۲۰ سال) منجر شده و کارایی، ایمنی و بهره‌وری بخش حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد.

- ایجاد گلوگاه در زنجیره تأمین کشور

حمل‌ونقل جاده‌ای ستون فقرات زنجیره تأمین کالا در ایران است (با سهم بیش از ۸۰٪ از کل حمل کالا). اختلال در عرضه خدمات حمل‌ونقل به علت خروج رانندگان و کاهش تعداد کامیون‌های فعال، می‌تواند موجب کمبود حمل در مقاطع زمانی پُر نیاز (مثلاً در ایام برداشت محصولات کشاورزی یا افزایش صادرات در بنادر) شده و به افزایش هزینه حمل و در نهایت تورم در بخش کالاهای مصرفی بینجامد.

• افزایش ناهمگونی منطقه‌ای در خدمات حمل و نقل

در مناطقی که هزینه‌های عملیاتی به دلیل شرایط جغرافیایی یا ضعف زیرساخت بیشتر است (مانند سیستان و بلوچستان یا کردستان)، روند خروج سرمایه‌گذاران سریع‌تر اتفاق می‌افتد و دسترسی به خدمات حمل و نقل در این مناطق به شدت محدود می‌شود که این امر شکاف‌های منطقه‌ای را تشدید می‌کند.

ب. مطالبات بیمه‌ای و رفاهی

یکی دیگر از مطالبات اساسی، دسترسی به بیمه تأمین اجتماعی پایدار، بیمه درمانی و خدمات بازنشستگی مناسب است. بسیاری از کامیون‌داران به دلیل وضعیت نامنظم درآمد، یا از بیمه برخوردار نیستند یا در پرداخت حق بیمه دچار مشکل‌اند. همچنین نبود حمایت در زمان بیکاری، بیماری یا تصادفات منجر به بروز آسیب‌های معیشتی جدی شده است. خواسته کامیون‌داران، طراحی بسته‌های حمایتی بیمه‌ای ویژه مشاغل سخت و زیان‌آور با در نظر گرفتن واقعیت‌های حرفه آن‌هاست.

همچنین سازمان تأمین اجتماعی به تلافی بدهی دولت بابت حق بیمه رانندگان، افزایش غیرمعارفی در نرخ بیمه اعمال نمود که با اعتراض شدید این صنف مواجه شده است.

۱. عدم دسترسی پایدار به بیمه تأمین اجتماعی

یکی از اعتراضات جدی کامیون‌داران، عدم برخورداری مستمر از بیمه تأمین اجتماعی است. بسیاری از رانندگان به دلیل نوسان درآمد یا فقدان قرارداد رسمی، از بیمه محروم‌اند یا ناچار به پرداخت آزاد حق بیمه با نرخ‌های بالا هستند. این امر باعث شده در زمان بیماری، بیکاری یا کهولت سن، با بحران معیشتی مواجه شوند.

۲. ناکارآمدی بیمه‌های درمانی و حوادث

بیمه درمانی فعلی، به‌ویژه در قالب بیمه‌های رانندگان تحت پوشش سازمان راهداری، پوشش مناسبی برای خدمات درمانی پرهزینه، تصادفات بین‌راهی یا بیماری‌های شایع در میان رانندگان (مانند مشکلات ستون فقرات یا بیماری‌های قلبی) ندارد. کامیون‌داران معتقدند که بیمه فعلی، با سطح تعهدات اندک و فرایندهای پیچیده، در عمل کارآمد نیست.

و آنان را در لحظه نیاز تنها می‌گذارد.

۳. مشکلات بیمه بازنشستگی و عدم تناسب با مشاغل سخت

شغل کامیون‌داری به‌عنوان یک شغل سخت و زیان‌آور شناخته شده، اما در عمل بسیاری از مزایای شاغلان این نوع مشاغل برای رانندگان کامیون اعمال نمی‌شود. روند طولانی و دشوار برای شناسایی مشاغل سخت، پرداخت سنوات بازنشستگی و تعلق مزایای ویژه، از جمله دلایلی است که بارها در اعتراضات صنفی مورد اشاره قرار گرفته است.

۴. نبود حمایت در دوره‌های بیکاری یا افت فعالیت

کامیون‌داران در دوره‌هایی که به دلایل مختلفی چون خرابی خودرو، مشکلات بازار حمل‌ونقل یا بحران‌های اقتصادی (نظیر اعتصاب‌ها یا رکود کالا) کار نمی‌کنند، هیچ‌گونه پوشش بیمه بیکاری یا بسته حمایتی دریافت نمی‌کنند. این خلأ در سیاست‌گذاری بیمه‌ای، بار مالی سنگینی را بر دوش خانواده‌های رانندگان گذاشته است.

در مجموع، کامیون‌داران خواهان طراحی نظامی منصفانه، پایدار و متناسب با شرایط شغلی‌شان هستند که بتواند پوشش‌های بیمه‌ای کافی برای درمان، بازنشستگی، بیکاری و حوادث شغلی فراهم آورد. بسیاری از اعتراضات سال‌های اخیر، از جمله تحصن‌های سال ۱۳۹۷، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۲، مستقیماً به این ناکارآمدی‌ها اشاره داشته‌اند.

ج. مطالبات صنفی و ساختاری

کامیون‌داران خواستار اصلاح ساختار توزیع بار، حذف دلالان و نظارت دقیق بر عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل هستند. شفاف‌سازی فرایند بارگیری، اولویت‌بندی منصفانه در برنامه‌دهی، جلوگیری از روابط رانتی در پایانه‌ها و تقویت سامانه‌های الکترونیکی (نظیر «سپهتن» و سامانه بار) از جمله مطالباتی است که در اعتراضات صنفی مکرراً مطرح شده‌اند. کامیون‌داران خواستار مشارکت مؤثر در تصمیم‌گیری‌ها از طریق نهادهای صنفی واقعی و قدرتمند هستند.

مثال ۱: مشکل تخصیص ناعادلانه بار

در سال‌های اخیر، کامیون‌داران بارها نسبت به تخصیص نامناسب بار اعتراض کرده‌اند.

یکی از مشکلات عمده، واگذاری بار به رانندگان منتخب یا وابسته به شرکت‌های حمل‌ونقل خاص است که باعث می‌شود رانندگان مستقل یا آن‌هایی که به واسطه‌ها وابسته نیستند، بار مناسب دریافت نکنند. مثلاً در پایانه بار تهران، در سال ۱۴۰۰، اعتراض گسترده‌ای به دلیل واگذاری بارها به رانندگان خاص رخ داد که منجر به تجمع و اعتصاب صنفی شد.

مثال ۲: نفوذ دلالان در سیستم باربری

دلالان با کنترل دسترسی به بار و سامانه‌های الکترونیکی، نقش واسطه‌های غیررسمی را ایفا می‌کنند که علاوه بر افزایش هزینه‌های جانبی رانندگان، باعث کاهش درآمد خالص آن‌ها می‌شود. برای مثال، سامانه سپهتن که قرار بود فرایند بارگیری را شفاف کند، به دلیل ضعف در کنترل دسترسی، محل سوءاستفاده دلالان شده است.

مثال ۳: نبود شفافیت در نرخ کرایه و عدم تضمین پرداخت

رانندگان معمولاً از نوسانات و تغییرات ناگهانی نرخ کرایه‌ها ناراضی‌اند، به خصوص زمانی که شرکت‌های حمل‌ونقل یا کارفرمایان اصلی، نرخ‌ها را تغییر می‌دهند بدون اطلاع‌رسانی کافی یا ضمانت پرداخت. در سال ۱۳۹۹، بسیاری از رانندگان به دلیل کاهش ناگهانی نرخ کرایه در حمل کالای صادراتی، دچار زیان مالی شدند و اعتراضاتی شکل گرفت.

مثال ۴: ضعف در نهادهای صنفی و مشارکت ناکافی

بسیاری از کامیون‌داران معتقدند نهادهای صنفی موجود (اتحادیه‌ها و تشکل‌ها) نتوانسته‌اند نقش واقعی خود را در حمایت از حقوق رانندگان ایفا کنند. فقدان شفافیت در انتخاب نمایندگان و کمبود امکانات آموزشی و حقوقی باعث کاهش اعتماد به این نهادها شده است. در جریان اعتراضات سال ۱۴۰۲، رانندگان خواستار بازنگری اساسی در سازوکارهای صنفی شدند.

د. مطالبات اجتماعی و بین‌راهی

وضعیت نامطلوب توقفگاه‌ها، نبود خدمات بهداشتی و رفاهی در مسیرها، فقدان ایمنی جاده‌ها، نبود مکان‌های استاندارد برای استراحت شبانه و نبود تسهیلات فرهنگی و ورزشی،

از دیگر دغدغه‌های کامیون‌داران است. آن‌ها خواستار ایجاد و تجهیز استراحتگاه‌های بین‌راهی، ایستگاه‌های خدماتی مجهز و بهبود امنیت شغلی خود در برابر جرائم بین‌راهی و تصادفات جاده‌ای هستند.

۱. وضعیت نامناسب استراحتگاه‌ها و امکانات بین‌راهی

یکی از مطالبات مهم کامیون‌داران، بهبود شرایط استراحتگاه‌ها در جاده‌هاست. کمبود سرویس‌های بهداشتی مناسب، نبود محل‌های ایمن و استاندارد برای استراحت، نبود امکانات رفاهی مانند غذاخوری‌های مناسب، و ضعف در تأمین امنیت، باعث خستگی شدید رانندگان و کاهش ایمنی در جاده‌ها می‌شود. این وضعیت نه تنها سلامت جسمانی و روانی رانندگان را به خطر می‌اندازد بلکه می‌تواند منجر به افزایش حوادث رانندگی شود.

۲. کمبود امکانات بهداشتی و درمانی بین‌راهی

دسترسی محدود به مراکز درمانی اورژانسی و خدمات پزشکی در طول مسیر، به‌ویژه در مناطق دورافتاده، یکی دیگر از دغدغه‌های مهم رانندگان است. حوادث جاده‌ای و بیماری‌های مرتبط با استرس و فشار کاری بالا نیازمند خدمات پزشکی فوری است که به علت نبود زیرساخت‌های لازم، تأمین آن به‌سختی انجام می‌شود.

۳. امنیت جاده‌ای و مقابله با سرقت و جرائم

رانندگان بارها از مشکلات امنیتی در مسیرهای طولانی شکایت دارند. سرقت بار، سرقت وسایل نقلیه، و تهدیدات فیزیکی توسط گروه‌های خلاف‌کار از جمله نگرانی‌های اصلی آن‌هاست. عدم حضور کافی نیروی انتظامی و ضعف در کنترل نقاط حادثه‌خیز باعث شده که بسیاری از رانندگان در طول مسیر احساس ناامنی کنند.

۴. فشار روانی و اجتماعی شغل

شغل کامیون‌داری علاوه بر فشارهای جسمانی، فشارهای روانی قابل‌توجهی نیز به همراه دارد. دوری طولانی از خانواده، مشکلات خواب و استرس ناشی از شرایط جاده و فشارهای کاری، موجب بروز اختلالات روانی و مشکلات اجتماعی در میان رانندگان شده است. کمبود برنامه‌های حمایتی و مشاوره‌ای نیز این مشکلات را تشدید می‌کند.

۳- چالش‌های موجود در مسیر تحقق مطالبات کامیون‌داران

تحقق مطالبات گسترده و متنوع کامیون‌داران، با مجموعه‌ای از چالش‌ها و موانع ساختاری، نهادی و فرهنگی مواجه است که فرایند اصلاحات و بهبود شرایط را پیچیده و دشوار می‌سازد. در این بخش، مهم‌ترین چالش‌های موجود مورد بررسی قرار می‌گیرد:

۱. ضعف نهادهای نظارتی و مدیریتی

یکی از موانع اصلی در مسیر تحقق مطالبات کامیون‌داران، ناکارآمدی و ضعف هماهنگی نهادهای ذی‌ربط مانند وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و نهادهای بیمه‌ای است. عدم شفافیت در سیاست‌گذاری‌ها، کندی در تصمیم‌گیری و نبود هماهنگی بین سازمان‌ها موجب می‌شود تا برنامه‌ها و مصوبات به‌درستی اجرا نشوند و مشکلات رانندگان همچنان باقی بماند.

شرکت‌های حمل‌ونقل و باربری‌ها با مشکلات متعددی در چرخه حمل‌ونقل جاده‌ای مواجه‌اند که بخشی از آن ناشی از رفتار نادرست برخی صاحبان بار دولتی و خصوصی است. پرداخت پورسانت‌های غیررسمی به مدیران لجستیک در ازای تخصیص بار، یکی از چالش‌های اصلی است که در صورت عدم پرداخت، بار به شرکت‌های دیگر واگذار می‌شود. علاوه بر این، باربری‌ها از عدم حمایت کافی دولت و سازمان راهداری انتقاد دارند. همچنین، همکاری رانتهای شرکت‌های دولتی با تعداد محدودی از باربری‌ها موجب شده است که توزیع بار در بازار عادلانه نباشد. این وضعیت لزوم تقویت نظارت و شفاف‌سازی فرآیند تخصیص بار را دوجندان کرده است.^۱

۲. وجود ساختارهای بوروکراتیک پیچیده

ساختارهای اداری و بوروکراتیک موجود در تخصیص بیمه، بار، و خدمات رفاهی، رانندگان را با فرایندهای طولانی، پیچیده و غیرشفاف مواجه کرده است. این موضوع باعث اتلاف وقت و هزینه برای رانندگان شده و اعتماد آن‌ها را به سیستم کاهش می‌دهد.

رانندگان برای دریافت بیمه تأمین اجتماعی یا تمدید کارت هوشمند رانندگی باید به طور

متوسط ۲ تا ۳ ماه در صف انتظار و طی مراحل متعدد اداری باشند. این زمان طولانی باعث شده که در سال ۱۴۰۱ حداقل ۲۵ درصد رانندگان به دلیل عدم تمدید به موقع بیمه، برای چند ماه بدون پوشش بیمه‌ای فعالیت کنند که ریسک‌های مالی و درمانی آن‌ها را افزایش می‌دهد.

۳. نفوذ واسطه‌ها و دلالتان

وجود دلالتان و واسطه‌های غیررسمی در فرایندهای تخصیص بار و ارائه خدمات باعث افزایش هزینه‌های اضافی و تبعیض در دسترسی به بار و خدمات شده است. این نهادهای غیررسمی، یکی از بزرگ‌ترین موانع برای تحقق عدالت و شفافیت در حمل‌ونقل جاده‌ای به شمار می‌روند.

مطالعات میدانی و گزارش‌های رسانه‌ای نشان داده‌اند که سامانه‌های الکترونیکی تخصیص بار، به‌ویژه سامانه «سپهتن»، با دخالت واسطه‌ها و دلالتان مواجه هستند. به‌عنوان مثال، بر اساس گزارش خبرگزاری‌های تخصصی حمل‌ونقل، «جمعی از رانندگان کامیون از توزیع ناعادلانه بار و رخنه دلالتان در امر توزیع بار گلایه‌مند هستند. این وضعیت موجب تبعات اقتصادی برای رانندگان مستقل شده است؛ از جمله، رانندگان برای دریافت بار مورد نظر ناچار به پرداخت مبالغی به‌عنوان «حق دلالتی» هستند که آثار قابل ملاحظه‌ای بر کاهش درآمد خالص آن‌ها دارد. یکی از مشکلات عمده در زمینه واسطه‌گری وجود حضور شرکت‌های بزرگ‌مقیاس به‌عنوان واسطه‌گر در این فعالیت است. این شرکت‌ها که عمدتاً صوری و بدون حتی یک کامیون فعالیت می‌کنند، نقش پررنگی در توزیع بار و تحمیل هزینه‌ها بر کامیون‌داران دارند.^۱

۴. کمبود منابع مالی و اعتباری

عدم تخصیص کافی بودجه برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، استراحتگاه‌ها، خدمات رفاهی و همچنین تأمین تسهیلات بیمه‌ای و رفاهی، یکی دیگر از چالش‌های بزرگ است. محدودیت منابع مالی، اجرای بسیاری از طرح‌ها و برنامه‌ها را با مشکل مواجه می‌کند.

بررسی‌های رسمی نشان می‌دهد عدم تخصیص کافی بودجه به بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به چالشی ساختاری در ایران تبدیل شده است. به گفته وزیر راه و شهرسازی شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای دچار فرسودگی گسترده شده و در بسیاری از محورها به حد اشباع رسیده است. وزیر در ادامه به شکاف عمیق بین نیازهای واقعی و بودجه تخصیص یافته اشاره کرد و تصریح کرد: «برای نگهداری مناسب از راه‌ها سالانه به حدود ۸۰۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم، در حالی که بودجه موجود کمتر از ۲۰۰۰ میلیارد تومان است که این امر لزوم بازنگری اساسی در سیاست‌های راهداری را آشکار می‌سازد». این اظهارات نشان‌دهنده کمبود شدید ۷۵ درصدی بودجه مورد نیاز برای حفظ و بهسازی شبکه جاده‌ای کشور است.^۱ از منظر بین‌المللی، ایران با اختصاص تنها ۰.۵٪ از GDP به زیرساخت‌های جاده‌ای - در مقایسه با ۲-۳٪ GDP در کشورهای در حال توسعه - با کمبود بسیار شدید در حوزه زیرساخت‌ها مواجه است که عاملی بازدارنده در توسعه اقتصادی ارزیابی می‌شود. این درحالیست که کشورهای هم‌تراز منطقه مانند ترکیه به طور متوسط ۲.۵ برابر بیشتر در این بخش سرمایه‌گذاری می‌کنند.^۲

بر اساس گزارش سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۱۴۰۲)، تنها دارای ۲۴۳ استراحتگاه بین‌راهی رسمی در کشور وجود دارد که از این تعداد تنها ۱۶۷ مورد (۶۸٪) از امکانات کامل (خوابگاه، غذاخوری، نمازخانه و تعمیرگاه) برخوردارند مطالعه دانشگاه تهران (۱۴۰۰) نیز نشان می‌دهد کشور به حداقل ۴۰۰ استراحتگاه استاندارد (با فاصله حداکثر ۱۰۰ کیلومتر) نیاز دارد و کمبود ۴۰ درصدی این امکانات در استان‌های مرزی مانند سیستان و بلوچستان محسوس‌تر است. انجمن رانندگان کامیون (۱۴۰۱) نیز گزارش داده که ۶۸٪ رانندگان دسترسی ناکافی به این امکانات را عامل خستگی و کاهش ایمنی می‌دانند.

۵. مقاومت فرهنگی و کمبود آموزش

کامیون‌داران اغلب از سیستم آموزشی و توانمندسازی حرفه‌ای کافی برخوردار نیستند و این موضوع باعث می‌شود که در مواجهه با تغییرات ساختاری و سیاست‌های جدید دچار مقاومت و عدم تطابق شوند. همچنین، نبود فرهنگ سازمانی قوی و همکاری میان رانندگان

1- <https://irna.ir/xj7M55>

2- World Development Indicators, 2022

و نهادهای، روند اصلاحات را کند می‌کند.

بر اساس گزارش رسمی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۱۴۰۱)، ۶۲٫۳٪ از رانندگان کامیوندر یک نظرسنجی ملی اعلام کردند که در پنج سال گذشته هیچ گونه آموزش حرفه‌ای در زمینه ایمنی و بهداشت شغلی دریافت نکرده‌اند. این کمبود آموزشی تأثیر مستقیمی بر ایمنی جاده‌ها داشته است، به طوری که ۶۸٪ از تصادفات جاده‌ای با عامل انسانی مرتبط با خطاهای مهارتی شناسایی شده‌اند (سازمان راهداری، ۱۴۰۱). پژوهش دانشگاه علم و صنعت (۱۴۰۲) نیز نشان می‌دهد که رانندگان فاقد آموزش در آزمون‌های شبیه‌سازی شرایط بحرانی به طور متوسط ۳۲٪ نمره پایین‌تر از حد استاندارد کسب کرده‌اند. انجمن ایمنی راه‌های کشور (۱۴۰۰) در گزارش سالانه خود تأکید کرده است که ۷۴٪ از تصادفات منجر به فوت مربوط به رانندگانی بوده که آموزش مدیریت بحران ندیده‌اند. این یافته‌ها لزوم اجرای برنامه‌های آموزشی اجباری برای رانندگان ناوگان حمل‌ونقل بار را بیش از پیش آشکار می‌سازد.

۶. مشکلات قانونی و مقرراتی

عدم تناسب قوانین و مقررات موجود با شرایط واقعی فعالیت کامیون‌داران، نبود ضمانت اجرایی قوی برای اجرای حقوق صنفی، و فقدان قوانین حمایتی جامع، مانع اصلی در مسیر تحقق مطالبات است. همچنین، تغییرات مکرر قوانین بدون اطلاع‌رسانی مناسب، باعث سردرگمی و نارضایتی رانندگان شده است.

عدم شفافیت در قراردادهای حمل‌ونقل و نبود قوانین حمایت‌کننده باعث شده که در سال ۱۴۰۲، حدود ۲۰ درصد رانندگان با تأخیرهای طولانی در پرداخت کرایه مواجه شوند. همچنین در بسیاری از موارد، رانندگان به دلیل نبود قرارداد رسمی، از حقوق قانونی خود محروم می‌مانند و امکان پیگیری قضایی برای آن‌ها بسیار محدود است.

۷. مسئله قیمت گازوئیل و سهمیه‌بندی سوخت برای کامیون‌داران

قیمت پایین گازوئیل در ایران در واقع حاصل سیاست‌های دولتی برای به تعویق انداختن آثار تورمی و جلوگیری از بروز نوسانات شدید در بازار است و نه بازتاب واقعی هزینه‌های تولید یا سطح عمومی قیمت‌ها. در حالی که طی سال‌های اخیر رشد نقدینگی و فشارهای

تورمی موجب افزایش گسترده قیمت کالاها و خدمات شده، قیمت گازوئیل عمداً از این روند جدا نگه داشته شده و با نرخ بسیار پایین‌تری عرضه می‌شود. این مداخله موجب تعویق بخشی از تورم انباشته شده در اقتصاد شده است؛ با این حال، در برخی روایت‌های رسمی و رسانه‌ای، این وضعیت به گونه‌ای نادرست به عنوان «ارزان‌بودن» این حامل انرژی معرفی می‌شود، در حالی که رانندگان و مصرف‌کنندگان نقشی در پیدایش این وضعیت نداشته‌اند.

بدیهی است که این وضعیت نباید مبنای تحلیل‌های نادرست یا اعمال فشارهای مالی جدید بر جامعه رانندگان قرار گیرد، چرا که آنان در شکل‌گیری این شکاف قیمتی نقشی نداشته‌اند و افزایش ناگهانی هزینه‌های سوخت بدون فراهم‌سازی زیرساخت‌های حمایتی و تنظیم‌گری مناسب، می‌تواند آثار مخرب اقتصادی و اجتماعی در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به همراه داشته باشد.

در حال حاضر، قیمت گازوئیل در ایران به صورت چندنرخ‌ی عرضه می‌شود:

- نرخ یارانه‌ای: ۳۰۰ تومان برای هر لیتر، تا سقف سهمیه مشخص بر اساس پیمایش ثبت شده.
- نرخ نیمه‌آزاد: ۶۰۰ تومان برای مازاد سهمیه.
- نرخ آزاد: تا ۱۲ تا ۲۲ هزار تومان در برخی جایگاه‌ها (غیررسمی، یا در بازار قاقاق).

این وضعیت باعث شکل‌گیری مشکلاتی برای رانندگان به شرح زیر شده است:

۱. ناتوانی در ثبت دقیق پیمایش:

- بسیاری از رانندگان به دلیل خرابی دستگاه‌های GPS یا اشکالات سامانه سپهتن، با کاهش سهمیه مواجه می‌شوند، درحالی‌که عملاً در حال تردد بوده‌اند.

۲. افزایش هزینه حمل و کاهش سود راننده:

- در مسیرهایی که بار برگشتی وجود ندارد، راننده مجبور به خرید گازوئیل

آزاد می‌شود. به عنوان مثال، برای مسیر زاهدان به بندرعباس، قیمت سوخت مصرفی ممکن است تا ۳ برابر نرخ رسمی افزایش یابد.

۳. عدم تناسب سهمیه با مسیر و بار:

- سهمیه‌بندی صرفاً بر اساس کیلومتر پیمایش بدون در نظر گرفتن نوع بار، شرایط جاده و وزن محموله تعیین می‌شود. این موضوع عدالت در تخصیص را زیر سؤال می‌برد.

- «تخصیص سوخت بر اساس پیمایش» مطابق با شاخص‌های سال ۱۳۹۵ بوده است. با توجه به مسائلی مانند افزایش عمر و نوسازی نشدن ناوگان، تجدید نظر در جدول سوخت کامیونها بر اساس پیمایش ضرورت دارد.

۴- راه‌حل‌های کاربردی و قابل اجرا برای رفع مشکلات این حوزه

هدف این بسته سیاستی، رفع ریشه‌ای چالش‌های کامیون‌داران ظرف ۱۸ ماه از طریق اقدامات مؤثر و کم‌هزینه ولی پُربازده است. اقدامات بر اساس اولویت، با زمان‌بندی اجرا، نهاد مسئول، منابع موردنیاز و شاخص ارزیابی طراحی شده‌اند.

راه‌حل ۱: راه‌اندازی سامانه شفاف تخصیص بار تحت نظارت رانندگان (شرکت زیر نظر راهداری)

❖ اقدام اجرایی:

طراحی و راه‌اندازی نسخه جدید سامانه بار (مبتنی بر اپلیکیشن و وب) با قابلیت احراز هویت راننده، ثبت زمان ورود به پایانه، مشاهده زنده فهرست بارها، و انتخاب بدون واسطه.

❖ ضمانت اجرا:

نصب QR کد احراز ورود و خروج در تمام پایانه‌های ۱۰ استان اولویت‌دار (تهران، اصفهان، خوزستان، فارس، کرمان، البرز، آذربایجان شرقی، مازندران، خراسان رضوی و یزد) طی ۴ ماه.

◆ نهاد مسئول:

سازمان راهداری + وزارت ارتباطات + نماینده صنف رانندگان در هیئت نظارت

◆ شاخص ارزیابی:

افزایش سهم بار تخصیص یافته مستقیم به رانندگان از ۶۰٪ فعلی به ۹۰٪ در پایان سال اول

راه حل ۲: حذف واسطه‌گری با مجوز فعالیت رسمی و مالیات‌گیری از دلالتان

◆ اقدام اجرایی:

- ساماندهی شرکت‌های بزرگ مقیاس از منظر تداوم احراز شرایط لازم (بسیاری از این شرکت‌ها فاقد کامیون بوده و صرفاً مشغول دلالتی و واسطه‌گری هستند)؛
- ثبت نام اجباری واسطه‌های بارگیری در سامانه رسمی حمل و نقل با دریافت کد اقتصادی، مشروط به اخذ مجوز و پرداخت مالیات.

◆ ضمانت اجرا:

- رانندگانی که از واسطه‌های ثبت نشده بار بگیرند، مشمول جریمه از طریق سامانه سپهتن خواهند شد.
- لغو مجوز شرکت‌های بزرگ مقیاس فاقد شرایط قانونی

◆ نهاد مسئول:

سازمان امور مالیاتی + وزارت راه

◆ شاخص ارزیابی:

کاهش هزینه پرداخت شده به واسطه‌ها از متوسط ۷٪ کرایه به کمتر از ۲٪ طی ۹ ماه

راه حل ۳: ارتقای فوری ۱۰۰ استراحتگاه بین راهی در مسیرهای پرتردد

◆ اقدام اجرایی ۱: افزایش تعداد استراحتگاه‌های استاندارد در مسیرهای پرتردد و استان‌های

مرزی

- تدوین نقشه راه استراحتگاه‌های بین‌راهی با اولویت‌بندی مسیرهای پرتردد (کریدورهای شمال-جنوب، شرق-غرب و مرزهای صادراتی).
- برنامه‌ریزی برای احداث دست‌کم ۱۵۷ استراحتگاه جدید طی یک بازه ۵ ساله، با رعایت فاصله استاندارد حداکثر ۱۰۰ کیلومتر بین استراحتگاه‌ها.
- ارائه مشوق‌های سرمایه‌گذاری به بخش خصوصی شامل واگذاری زمین، معافیت‌های مالیاتی، تسهیلات کم‌بهره و تضمین خرید خدمات.
- الزام ادارات کل راهداری در استان‌های دارای کمبود (به‌ویژه استان‌های مرزی مانند سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، ایلام، کردستان) به تهیه طرح‌های استانی با زمان‌بندی مشخص.

❖ زمان‌بندی:

یک تا سه سال

❖ نهاد مسئول:

- وزارت راه و شهرسازی (رهبری کل برنامه و سیاست‌گذاری)
- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (تدوین نقشه راه و نظارت)
- سازمان مناطق آزاد و استانداری‌ها (تسهیل واگذاری زمین در مرزها)

❖ شاخص ارزیابی:

افزایش ظرفیت رفاهی استراحتگاه‌های کشور تا ۴۰٪ در دوره ۳ ساله

❖ اقدام اجرایی ۲: ارتقای کیفیت و استانداردسازی استراحتگاه‌های بین‌راهی موجود

- شناسایی ۷۶ استراحتگاه ناقص در سراسر کشور که فاقد یکی یا چند مورد از امکانات کلیدی (خوابگاه، غذاخوری، نمازخانه، تعمیرگاه) هستند.
- تدوین «برنامه ارتقای کیفیت استراحتگاه‌ها با اختصاص سالانه اعتبارات از محل بودجه عمومی و عواید حق بهره‌برداری از مجتمع‌ها.

- اعمال استانداردهای جدید اجباری برای کلیه استراحتگاه‌ها با تدوین دستورالعمل فنی مشترک توسط سازمان راهداری و وزارت بهداشت (برای امکانات بهداشتی و ایمنی).
- ایجاد نظام بازرسی و رتبه‌بندی سالانه استراحتگاه‌ها با انتشار عمومی رتبه‌بندی برای شفافیت عملکرد بهره‌برداران.

❖ زمان‌بندی:

یک تا سه سال

❖ نهاد مسئول:

- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (نظارت و رتبه‌بندی)
- وزارت راه و شهرسازی (اختصاص بودجه و صدور مجوزها)
- بخش خصوصی بهره‌بردار مجتمع‌ها (اجرای الزامات ارتقای کیفیت)
- سازمان استاندارد ایران و وزارت بهداشت (نظارت بر ایمنی، بهداشت و خدمات)

❖ شاخص ارزیابی:

- ارتقا کیفیت خدمات یک‌سوم از استراحتگاه‌های موجود ظرف ۳ سال؛

راه‌حل ۴: اصلاح نظام کرایه و تضمین پرداخت عادلانه و به‌موقع

❖ اقدام اجرایی:

الزام شرکت‌های حمل‌ونقل به صدور قرارداد رسمی الکترونیکی برای هر بار با نرخ مصوب و زمان پرداخت مشخص، به همراه سیستم جریمه دیرکرد.

❖ ضمانت اجرا:

- اصلاح ماده (۳۸) قانون تأمین اجتماعی^۱ - این حکم قانونی موجب دریافت مضاعف

۱- ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی در خصوص بیمه شدن نیروهای پیمانکاری و مقاطعه‌کاری است. این ماده کارفرمایانی که با پیمانکاران و مقاطعه‌کاران قرارداد دارند را موظف می‌کند که پیش از تسویه حساب با آنها، مفاد حساب حق بیمه کارکنان مربوطه را از سازمان تأمین اجتماعی دریافت کنند و در غیر این صورت، کارفرما مسئول پرداخت حق بیمه و خسارات ناشی از آن خواهد بود.

حق بیمه از مالکان شده هزینه‌های آنها شده لذا مانع جدی بر سر الزام مالکان کامیون برای قراردادهای رسمی است. بنابراین ضرورت دارد قراردادهای بار از این حکم قانونی مستثنا شوند.

- غیرقابل صدور بودن بارنامه بدون ثبت قرارداد رسمی؛ نظارت از طریق سامانه جامع حمل و نقل

❖ نهاد مسئول:

وزارت راه + اتحادیه صنف حمل و نقل + دیوان محاسبات

❖ شاخص ارزیابی:

افزایش پرداخت‌های به موقع از ۵۶٪ به بالای ۹۰٪ در بازه ۲۱ ماهه

راه حل ۵: اعطای وام نوسازی کامیون با نرخ ترجیحی ۹٪

❖ اقدام اجرایی:

گزینه ۱- اختصاص خط اعتباری از محل منابع صرفه جویی شده- در صورت نوسازی کل ناوگان میزان مصرف سوخت از حدود ۵۷ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر به حدود ۳۲ لیتر کاهش می یابد؛ بنابراین به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۲۵ لیتر صرفه جویی در مصرف سوخت صورت میگیرد (۴۴ درصد صرفه جویی). آثار کلان این صرفه جویی با احتساب ۶۲ میلیون لیتر سوخت در روز برابر ۴۶۶ همت در سال می شود. اگر فقط ۳۰ درصد خودروهای فرسوده از رده خارج و با کامیونهای نو جایگزین شود حدود ۹۳ همت منابع فراهم خواهد شد. چنانچه کامیونهای FH500 با قیمت‌های متوسط حدود ۱۲۰ هزار یورو وارد کشور شود (با ارز آزاد هر یورو ۹۴ هزار تومان)؛ فقط از محل صرفه جویی در سوخت حدود ۸ هزار کامیون FH500 نو در یک سال وارد ناوگان کشور خواهد شد؛ بنابراین ظرف چند سال می توان ابتدا کامیونهای بالای ۲۰ سال و سپس کامیونهای بالای ۱۰ سال سن را از رده خارج کرد.

گزینه ۲- اختصاص خط اعتباری از محل منابع تبصره ۱۸ و تسهیلات بانکی برای اعطای وام ۴ میلیارد تومانی به ازای هر کامیون فرسوده، با بازپرداخت ۷ ساله و تنفس ۱۲ ماهه

❖ ضمانت اجرا:

- از رده خارج کردن کامیون‌هایی فرسوده؛
- رتبه‌بندی اعتباری کامیون‌داران از طریق بانک ملی و سامانه حمل‌ونقل

❖ نهاد مسئول:

وزارت نفت + وزارت اقتصاد + بانک مرکزی + صندوق کارآفرینی امید

❖ شاخص ارزیابی:

کاهش سن ناوگان حمل‌ونقل سنگین از متوسط ۲۱ سال به زیر ۱۸ سال در پایان سال دوم

راه‌حل ۶: راهکارهای متوازن پیشنهادی برای اصلاح قیمت سوخت

❖ اقدام اول - تکنرخی سازی مشروط گازوئیل با حفظ یارانه مستقیم برای رانندگان حرفه‌ای

❖ حذف نرخ‌های چندگانه و تعیین یک نرخ تعادلی برای کل جامعه
❖ پرداخت یارانه مستقیم سوخت به کارت بانکی رانندگان فعال بر اساس پیمایش معتبر (پوشش حداقل ۹۰ درصد هزینه‌های ناشی از افزایش هزینه‌های سوخت).

❖ نظارت هم‌زمان بر عرضه سوخت و مصرف با سامانه هوشمند

مزیت: کاهش قاچاق، افزایش شفافیت، حفظ منافع راننده واقعی

چالش: نیاز به بانک اطلاعاتی دقیق و به‌روز

اقدام دوم- سهمیه سوخت شناور بر اساس مسیر، بار و برگشت‌پذیری

❖ افزایش سهمیه در مسیرهایی که بار برگشتی ندارد یا بار سنگین حمل می‌شود

❖ استفاده از الگوریتم‌های پویا برای تخصیص سهمیه با در نظر گرفتن نوع کامیون، حجم بار، و جهت مسیر

مزیت: افزایش عدالت در تخصیص یارانه

چالش: نیاز به داده‌کاوی دقیق و تصمیم‌گیری ماشینی در زمان واقعی

۵- جمع‌بندی

صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای کالا، با پوشش بیش از ۸۰ درصد جابه‌جایی بار کشور، رکن حیاتی اقتصاد ملی و امنیت زنجیره تأمین کالا است. کامیون‌داران به عنوان نیروی عملیاتی اصلی این صنعت، در سال‌های اخیر با انباشت چالش‌هایی از جنس اقتصادی، نهادی، رفاهی و قانونی روبه‌رو شده‌اند. افزایش هزینه‌های عملیاتی، عدم تناسب نرخ کرایه با تورم، سهمیه‌بندی ناکارآمد سوخت، فرسودگی ناوگان، نفوذ واسطه‌ها در فرآیند تخصیص بار، کمبود استراحتگاه‌های استاندارد و نبود پوشش‌های بیمه‌ای مناسب، از مهم‌ترین دغدغه‌های این صنف به شمار می‌آیند.

پیامدهای این وضعیت نه تنها بر معیشت و کرامت شغلی رانندگان تأثیر گذاشته، بلکه پایداری و بهره‌وری صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای را نیز تهدید می‌کند. بازدهی سرمایه در فعالیت کامیون‌داری به حدود ۴.۹٪ در سال کاهش یافته که عملاً آن را به فعالیتی زیان‌ده در مقایسه با بازارهای جایگزین تبدیل کرده است. این روند، ریسک خروج سرمایه‌گذاران از این بخش را تشدید می‌کند و می‌تواند در آینده نزدیک موجب اختلال جدی در ظرفیت حمل‌ونقل کشور، به ویژه در محورهای صادراتی و مرزی شود.

در کنار مشکلات اقتصادی، نارسایی‌های نهادی و ضعف در حکمرانی بخش حمل‌ونقل از دیگر عوامل موثر در نارضایتی کامیون‌داران است. نفوذ گسترده واسطه‌ها و دلالان در تخصیص بار، ضعف شفافیت در نرخ‌گذاری کرایه‌ها، کمبود قوانین حمایتی مؤثر و نبود نهاد صنفی قدرتمند برای دفاع از حقوق کامیون‌داران، فضایی ناعادلانه در بازار حمل‌ونقل جاده‌ای ایجاد کرده است. از سوی دیگر، ناکارآمدی نظام بیمه‌ای و فقدان حمایت در دوره‌های بیکاری یا بیماری، ریسک‌های معیشتی سنگینی را بر دوش خانواده‌های رانندگان گذاشته است.

گزارش حاضر مجموعه‌ای از راهکارهای واقع‌بینانه و اجرایی را برای بهبود این وضعیت پیشنهاد می‌دهد. در صورت اجرای گام‌به‌گام این راهکارها طی بازه‌ای ۱۲ تا ۱۸ ماهه، می‌توان شاهد کاهش محسوس نارضایتی‌های صنفی، ارتقای سهم کرایه‌های واقعی دریافتی، حذف

هزینه‌های پنهان واسطه‌گری، بهبود ایمنی و رفاه رانندگان و افزایش شفافیت در ساختارهای بازار حمل‌ونقل جاده‌ای بود. همچنین اصلاح نظام قیمت‌گذاری و سهمیه‌بندی سوخت می‌تواند علاوه بر تحقق عدالت در یارانه‌ها، به کنترل پدیده قاچاق سوخت نیز کمک کند. برای دستیابی به این اهداف، شکل‌گیری عزم جدی در سطوح مختلف حاکمیتی، همراه با مشارکت فعال نهادهای صنفی و بخش خصوصی، ضروری است. صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، با رفع این چالش‌ها و ایجاد ساختاری شفاف و عادلانه، می‌تواند به موتور محرکه‌ای پایدار برای رشد اقتصاد ملی تبدیل شود.

منابع و مآخذ:

1. <https://irna.ir/xj7M55>
2. <https://www.iribnews.ir/00HCQf>
3. <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-281528>
4. <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-298786>
5. World Development Indicators, 2022
۶. انجمن ایمنی راه‌های کشور. (۱۴۰۰). گزارش سالانه ایمنی راه‌های ایران [گزارش سالانه <https://www.rasa.org.ir>]
۷. انجمن رانندگان کامیون. (۱۴۰۱). گزارش نیازهای رانندگان جاده‌ای. <https://www.irta.org>
۸. خبرگزاری مهر. (۱۴۰۲، شهریور). گزارش کمبود امکانات رفاهی در استراحتگاه‌های بین‌راه.
۹. دانشگاه تهران. (۱۴۰۰). برنامه‌ریزی حمل‌ونقل جاده‌ای. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100234>
۱۰. دانشگاه علم و صنعت ایران. (۱۴۰۲). رابطه آموزش حرفه‌ای با کاهش تصادفات جاده‌ای [مقاله پژوهشی <https://doi.org/10.1007/s10111-023-00742-8>]
۱۱. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۱۴۰۱). بررسی وضعیت آموزش رانندگان ناوگان حمل‌ونقل بار کشور [گزارش تحقیقات <https://www.rahdari.ir>]
۱۲. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۱۴۰۲). گزارش سالانه عملکرد توسعه امکانات بین‌راهی.
۱۳. سازمان راهداری. (۱۴۰۲). آمار استراحتگاه‌های بین‌راهی. <https://www.rahdari.ir>