



سعید عسگری راننده تریلی:

# وقتی جاده خراب باشد انگار خانه راننده خراب است

آرزوی ما این است که در جاده‌های سالم و هموار رانندگی کنیم

## جاده خانه اول راننده‌هاست

سعید عسگری راننده تریلی و ساکن شهرضا است. با وی که در مسیر جاده بندرعباس فعالیت می‌کند، هم صحبت می‌شویم. می‌گوید: جاده خانه اول هر راننده‌ای است و وقتی جاده خراب باشد، انگار خانه راننده خراب شده است. آرزوی ما این است که در جاده‌هایی سالم و صاف رانندگی کنیم. من به جرات می‌توانم بگویم که تمام چاله‌های جاده را حفظ هستم و می‌دانم کجاها دست‌انداز دارد. وی افزود: مسیری که من رانندگی می‌کنم، مسیر شهرضا به بندرعباس است. فقط می‌توانم گفت ۳۰ درصد این مسیر سالم و بقیه قسمت‌ها خیلی خراب است. در محدوده استان کرمان و یزد خرابی جاده بیشتر به چشم می‌خورد. این راننده ادامه داد: بیشترین خرابی جاده‌ها مربوط به شکستگی آسفالت است. حدود دو ماه پیش من زیر و بم ماشینم را تعمیر کردم، با این وجود باز هم نیاز به تعمیر دارد.

## برای تعمیر جاده با ۱۴۱ تماس می‌گیرم

سعید عسگری افزود: من به محض مشاهده خرابی در جاده‌ها با سامانه ۱۴۱ تماس می‌گیرم و اعلام می‌کنم که در کدام مسیرها خرابی وجود دارد. معمولاً از سازمان راهداری برای تعمیر جاده می‌آیند و اقدام به لکه‌گیری می‌کنند. اما به نظر من لکه‌گیری برای این جاده‌ها جوابگو نیست. چون آسفالت داغ را روی چاله می‌ریزند و وقتی راننده وسیله نقلیه سنگین، دو سرویس روی آن رفت و آمد کند، باز هم همان آتش است و همان کاسه. به گفته این راننده تریلی، اگر طرح ارتقای کیفیت راهداری اجرایی شود، خیال راننده‌ها از جاده‌ها راحت خواهد شد و هزینه‌های سنگین تعمیر ماشین به راننده‌ها تحمیل نخواهد شد.



اگر طرح ارتقای  
کیفیت راهداری  
اجرایی شود،  
خیال راننده‌ها  
از جاده‌ها راحت  
خواهد شد  
و هزینه‌های  
سنگین تعمیر  
ماشین به  
راننده‌ها تحمیل  
نخواهد شد

رانندگان، سهامداران جاده‌ها هستند. می‌گویند، کار را به کاردان بسپار. اگر سر و کارمان به جاده افتاد، باید یک‌راست سراغ راننده‌ها برویم تا احوالات جاده را از آنها بپرسیم؛ چراکه نیمی از زندگی یک راننده در جاده سپری می‌شود. هر چاله و دست‌اندازی که در جاده باشد، یک خط بر روان راننده می‌افتد و در دلش آرزو می‌کند که ای کاش روزی بیاید که جاده‌ها خالی از این چاله‌ها شوند. شاید آرزوی محالی به نظر برسد، اما سرعت حرکت دنیا و تحولات عظیم جهان به ما نشان داده است که دیگر هیچ آرزویی محال نیست و خیلی زود روزی از راه خواهد رسید که جاده‌های کشورمان مانند دل رانندگان صاف و عاری از پستی و بلندی باشد. شاید در این روزگار سخت و گرانی‌هایی که دیگر ثانی‌های شده‌اند، تلخ‌ترین اتفاق برای یک راننده، خراب شدن وسیله نقلیه‌اش باشد. هزینه‌های سرسام‌آور تعمیر و خوابیدن خودرو در تعمیرگاه، کابوسی است که قلب هر راننده‌ای را به درد می‌آورد و اجرایی شدن طرح ارتقای کیفیت راهداری شاید بزرگترین دغدغه رانندگان را که همان سلامت جاده‌هاست، برطرف کند و کمکی باشد برای اینکه این قشر زحمتکش بدون دغدغه در مسیرهایی که تبدیل به بخشی از زندگی شان شده است، حرکت کنند و چرخ‌های اقتصاد کشور را در جاده‌هایی امن و بدون چالش به حرکت درآورند. برای بررسی اوضاع جاده‌ها و تحقق طرح ارتقای کیفیت راهداری سراغ یکی از رانندگان جاده‌ای رفتیم تا نظر او را هم در مورد این طرح جویا شویم.



# تخصیص اعتبارات مورد نیاز راهداری برای تحقق برنامه‌های جهش تولید

منابع دولتی و ۶۰ میلیارد تومان آن مربوط به منابع داخلی سازمان است.

در بودجه ۹۹ اعتبارات روستایی از بخش ملی به استانی تغییر کرده و به دلیل توجه ویژه مجلس شورای اسلامی به راه روستایی، پروژه‌هایی در این بخش تعریف شده و به موازات آن، در سال جاری سیاست تکمیل ۲۵۰۰ کیلومتر راه روستایی که در سال گذشته آغاز شده بود با جدیت اجرایی می‌شود. خوشبختانه امسال مبلغ ۲۲۱ میلیارد تومان از محل اعتبارات مدیریت بحران جهت نوسازی ماشین‌آلات راهداری در اختیار سازمان قرار گرفته است.

علاوه بر این، با توجه به محدودیت منابع مالی و اعتباری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای به دنبال ایجاد ظرفیت‌های غیربودجه‌ای جهت تامین منابع مورد نیاز نگهداری راه‌های کشور از قبیل استفاده از ظرفیت تهارت بانکی و مالیاتی، تهارت نفت، اخذ عوارض از راه‌ها مستند به بند ۶ تبصره ۱۹ قانون بودجه فاینانس و استفاده از ظرفیت‌های قانونی ماده ۵۶ قانون تنظیم، استفاده از اعتبارات مدیریت بحران و سایر موارد است.

با توجه به اینکه حجم قابل توجهی از اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای در قالب اعتبارات استانی توزیع می‌شود، مدیران کل و همکاران استانی می‌بایست نهایت تلاش خود را در جذب اعتبارات فوق به کار گیرند و این موضوع یکی از معیارهای ارزشیابی مدیران کل استانی در سال جاری خواهد بود.

همچنین با فعال‌تر کردن کمیته‌های صرفه‌جویی هزینه‌ها و کمیته ارتقاء سلامت، ضمن کاهش هزینه‌های اداری، از بروز بسیاری از مخاطرات جدی می‌توان جلوگیری کرد و این کمیته‌ها موجب افزایش بهره‌وری در استفاده از اعتبارات می‌شوند.

اولویت برنامه‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در سال جهش تولید در بخش راهداری مشتمل بر برنامه‌های نوسازی ماشین‌آلات راهداری از طریق خرید تولیدات شرکت هپکو، تأمین قیر مورد نیاز پروژه‌های راهداری از محل تهارت نفت، اولویت تخصیص اعتبارات راهداری، واردات ماشین‌آلات راهداری کار کرده و تجهیز واحدهای راهداری مستقر در راه‌های کشور، است. در این راستا یکی از برنامه‌های مهم اولویت تخصیص اعتبارات راهداری است. با وجود ۲۲۰ هزار کیلومتر راه‌های کشور بالغ بر ۲۰ هزار میلیارد تومان در سال هزینه نگهداری نیاز دارد که شامل ۴ درصد هزینه تمام شده آن است و اگر عملیات حفاظتی و نگهداری انجام نشود آسیب به جاده‌ها افزایش می‌یابد.

به‌طور کلی اعتبارات ملی طرح‌های حوزه راهداری سازمان در سال ۱۳۹۹ کل کشور در بخش روکش آسفالت راه‌های شریانی حدود هزار و ۱۵۲ میلیارد تومان است که بخش منابع دولتی آن ۶۵۲ میلیارد تومان و بخش منابع داخلی درآمدهای سازمان ۵۰۰ میلیارد تومان است. اعتبارات ملی ایمن‌سازی راه‌های کشور نیز حدود ۴۹۸ میلیارد تومان است که از این مقدار ۲۴۸ میلیارد تومان از منابع عمومی دولت و ۲۵۰ میلیارد تومان از منابع درآمدهای سازمان تأمین می‌شود. هزینه خرید و بازسازی ماشین‌آلات و راهدارخانه ۳۷۲ میلیارد تومان است که از این مقدار ۲۲۱ میلیارد تومان آن از منابع عمومی و ۱۵۰ میلیارد تومان آن توسط منابع داخلی می‌شود. اعتبار بخش تعمیرات اساسی پل و ابنیه فنی راه‌های کشور حدود ۱۱۴ میلیارد تومان است که از این میزان ۳۴ میلیارد تومان آن مربوط به منابع دولتی و ۸۰ میلیارد تومان مربوط به منابع داخلی سازمان است. منابع مالی بخش «حذف و اصلاح نقاط پرحادثه» حدود ۲۸۷ میلیارد تومان است که ۲۲۷ میلیارد تومان آن مربوط به



با فعال‌تر کردن  
کمیته‌های  
صرفه‌جویی  
هزینه‌ها و کمیته  
ارتقاء سلامت،  
ضمن کاهش  
هزینه‌های اداری،  
از بروز بسیاری  
از مخاطرات  
جدی می‌توان  
جلوگیری کرد

جدول اعتبارات ملی طرح‌های حوزه راهداری سازمان در سال ۱۳۹۹ کل کشور (ارقام به میلیون ریال)

ردیف	ماهیت	منابع عمومی دولت	منابع داخلی تاکنون (درآمدهای سازمان)	جمع سال ۱۳۹۹
۱	روکش آسفالت راه‌های شریانی	۶,۵۲۳,۱۷۵	۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۵۲۳,۱۷۵
۲	ایمن‌سازی راه‌های کشور	۲,۴۸۹,۱۱۰	۲,۵۰۰,۰۰۰	۴,۹۸۹,۱۱۰
۳	تأمین و بازسازی ماشین‌آلات و راهدارخانه	۲,۲۱۰,۲۰۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۳,۷۱۰,۲۰۰
۴	تعمیرات اساسی پل و ابنیه فنی راه‌های کشور	۳۴۰,۰۰۰	۸۰۰,۰۰۰	۱,۱۴۰,۰۰۰
۵	حذف و اصلاح نقاط حادثه خیز	۲,۲۷۰,۸۸۳	۶۰۰,۰۰۰	۲,۸۷۰,۸۸۳
	جمع	۱۳,۸۳۳,۳۶۸	۱۰,۴۰۰,۰۰۰	۲۴,۲۳۳,۳۶۸



مدیر کل دفتر ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای:

## ارزیابی عملکرد سازمانی در سطح ستاد و ادارات استانی اجرا می شود

آخرین ویرایش مطالعه و گزارش آسیب شناسی و تحلیل وضعیت سازمان تهیه شد. وی افزود: سامانه ارزیابی عملکرد سازمانی تسما برای ارزیابی عملکرد جشنواره شهید رجایی در دو بعد شاخص های عمومی و اختصاصی در سطح ستاد و ادارات استانی مستقر شد. در این خصوص تدوین شاخص های اختصاصی سازمان و برش استانی آن و نیز تهیه برش استانی شاخص های عمومی (بر مبنای برنامه سه ساله اصلاح نظام اداری) توسط واحد ارزیابی عملکرد انجام می گیرد.

حدادزادگان با بیان اینکه ارزیابی داخلی دفاتر ستادی و ادارات استانی در بستر سامانه تسما برای اولین بار در سازمان اجرا می شود، افزود: در این سامانه ارزیابی عملکرد کارکنان در سطح ستاد و ادارات استانی و احصای شاخص های بین المللی سازمان و محاسبه عملکرد شاخص ها تعریف شده است. وی خاطر نشان کرد: بخش دیگری از دفتر ریاست واحد پاسخگویی به شکایات، ضمن رعایت حقوق شهروندی اقداماتی از قبیل بررسی و پیگیری شکایات وارده از طریق سامانه های سامد (ریاست جمهوری)، شهره (وزارت راه و شهرسازی)، پیشخوان مجوزهای کشور (وزارت امور اقتصادی و دارایی)، بازرسی (سازمان بازرسی کل کشور)، پست الکترونیکی مقام عالی وزارت، اتوماسیون اداری و همکاری با سامانه ۱۴۱ سازمان انجام می دهد. در سال های اخیر با توجه به بحران مطالبات رانندگان در بخش حمل و نقل کالا، همکاران فعال در این واحد با سعه صدر و با پیگیری مستمر از دفاتر ستادی و استانی در رفع مشکلات موجود اهتمام ورزیده اند. حدادزادگان تصریح کرد: علاوه بر سامانه های مذکور پاسخگویی به مراجعه کنندگان حضوری، تماس های تلفنی و پیگیری از همکاران استانی و ستادی در دستور کار قرار دارد که از بین موضوع های مطرح شده در شکایات، حمل و نقل کالا و مسافر، توسعه ایمنی راه و حریم و نگهداری ابنیه فنی بیشترین آمار ثبت را دارند. وی افزود: به منظور ارتقای سلامت اداری و پیشگیری از فساد در بخش حمل و نقل جاده ای، بازرسی های موردی هدفمند توسط ناظر ارشد سازمان، بازرسان ستادی و استانی که با حکم مستقیم ریاست محترم سازمان منصوب شده اند، انجام می گیرد.



به منظور ارتقای  
سلامت اداری و  
پیشگیری از فساد  
در بخش حمل  
و نقل جاده ای،  
بازرسی های موردی  
هدفمند توسط  
ناظر ارشد سازمان،  
بازرسان ستادی و  
استانی که با حکم  
مستقیم ریاست  
محترم سازمان  
منصوب شده اند،  
انجام می گیرد

حوزه بازرسی، ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات با رویکرد بهسازی سیستم و عملکرد در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای با محوریت بررسی نقاط قوت و ضعف در حوزه ریاست فعالیت می کند. حسین حدادزادگان، مدیر کل دفتر ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، با بیان این مطلب اظهار داشت: دانش مدیریت امروز در جستجوی راه های کمک به تحقق چشم انداز، اهداف و راهبردها در سازمان است که ملاک عملکرد موفق محسوب می شوند. وی افزود: یکی از مهمترین حلقه های زنجیره مدیریت در سازمان، سنجش و اندازه گیری عملکرد است که در سال های اخیر با مفهوم مدیریت عملکرد جایگزین شد و نگاهی جامع به بحث عملکرد در سازمان دارد. وی در مورد اهمیت اندازه گیری عملکرد خاطر نشان کرد: صاحب نظران دانش مدیریت معتقدند: «آنچه را نتوان اندازه گیری کرد، نمی توان مدیریت کرد». بر این اساس روش ها و تکنیک های بسیاری در سنجش عملکرد ارائه شده است، اما آنچه بیش از همه حائز اهمیت است، داشتن نگاهی نظام مند به موضوع عملکرد در سازمان است.

حدادزادگان تصریح کرد: در راستای اجرای دستورالعمل اجرایی استقرار نظام مدیریت عملکرد، موضوع بند «ه» ماده ۳ آیین نامه اجرایی مواد ۸۱ و ۸۲ قانون خدمات کشوری، استقرار نظام مدیریت عملکرد در سه سطح سازمانی، واحدها و کارکنان به صورت مکانیزه به دستگاه های اجرایی تکلیف شده است. وی افزود: به منظور اجرای این پروژه مشاور انتخاب شد که پس از شناخت وضعیت موجود سازمان، گزارش آسیب شناسی و تحلیل وضعیت سازمان را ارائه و دستورالعملی برای ایجاد ساختار سیاست گذاری، اجرایی و نظارتی کمیته مدیریت عملکرد سازمان پیشنهاد کرد. سپس از بین مدل های ارزیابی معتبر ملی و بین المللی، مدل بومی ارزیابی عملکرد سازمان را متناسب با الزامات قانونی و نیازهای آن طراحی و ارائه کرد. مدیر کل دفتر ریاست گفت: به منظور شناخت وضعیت موجود سازمان مستنداتی شامل اساسنامه سازمان، اهداف کلان، راهبردها و اهداف سالیانه، چارت سازمانی ستاد و واحدهای استانی، شرح وظایف واحدهای اصلی و فرعی براساس

## بهره‌برداری از پل جدید مرزی سرخس با ترکمنستان



خبر



مراسم رسمی بهره‌برداری از پل جدید مرزی اتومبیل‌رو سرخس - سرخس بین جمهوری اسلامی ایران و ترکمنستان، با حضور وزرای راه و شهرسازی ایران و معماری و ساخت ترکمنستان به صورت ویدئوکنفرانس، برگزار شد. محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی: در حال حاضر تمام دروازه‌های مشترک با کشورهای همسایه از جمله با ترکمنستان، با تجهیزات ضدعفونی و گندزدایی در مقابله با ویروس کووید ۱۹ آماده سازی شده‌اند. جریان حمل‌ونقل به مثابه

جریان خون در بدن انسان است و امید است با افتتاح این پل با ظرفیت مناسب و اراده بین دو کشور، شاهد جریان قوی حمل‌ونقل و ترانزیت باشیم و این فرصت بتواند نقش جهشی در توسعه روابط تجاری و بازرگانی داشته باشد. این افزایش تبادلات موجب ارتباط و پیوند بیشتر مردم در دو کشور و گسترش روزافزون فعالیت‌های تجاری می‌شود. بر اساس این گزارش، این پل زمینه رفت‌وآمد روزانه هزار دستگاه خودرو بین ایران و ترکمنستان را فراهم می‌کند. بهره‌برداری از این پل پایانه مرزی سرخس را به مرکزی برای ترانزیت کالاهای جاده‌ای بین آسیای مرکزی و آب‌های آزاد و ترکیه تبدیل

خواهد کرد. گفتنی است در این مراسم، معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، نمایندگان وزارت امور خارجه و کشور، استاندار خراسان رضوی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی، سفیر جمهوری اسلامی ایران در ترکمنستان، معاون راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، فرماندار سرخس، مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی حضور داشتند یا از طریق ویدئوکنفرانس در جریان افتتاح این پل قرار داشتند.

با حضور وزیر راه و شهرسازی:

## سامانه ثبت نام نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهری کالا رونمایی شد



سامانه ثبت نام متقاضیان نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کالا باهدف نوسازی ۵۳ هزار دستگاه کامیون فرسوده در سه سال، با حضور وزیر راه و شهرسازی رونمایی شد. محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ضرورت این اقدام برای اقتصاد کشور گفت: این طرح در راستای سیاست‌های کلی نظام، دولت جمهوری اسلامی ایران و اجرای بند «ث» ۳۰ ماه قانون احکام دائمی کشور و آیین‌نامه ذی‌ربط با مشارکت وزارت «صنعت، معدن و تجارت» با

اولویت نوسازی پیرترین ناوگان با عمر ۴۰ سال رونمایی شد. در این طرح چهار گروه تولیدکنندگان داخلی ناوگان با سهمیه ۱۰۰۰ دستگاه برای هر یک، شرکت‌های حمل‌ونقل بزرگ مقیاس با مجوز واردات ۱۰۰ دستگاه کامیون برای هر شرکت، شرکت‌های واردکننده دارای مجوز از وزارت «صمت» با سهمیه ۱۰ دستگاه برای هر شرکت و مالکان حقیقی و حقوقی کامیون‌های فرسوده

واجد شرایط و متقاضی واردات می‌توانند در این طرح مشارکت کنند. خودروهایی که قرار است در قالب این طرح وارد شوند حتما خدمات پس از فروش آن‌ها در کشور مدنظر قرار گیرد و در خصوص منشاء ارز نیز تاییدیه بانک مرکزی الزامی است. هدف‌گذاری برای نوسازی ۵۳ هزار دستگاه در مدت ۳ سال است و سن ناوگان حمل‌ونقل بار کشور ۵/۵ سال کاهش می‌یابد.

راهبر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷



حال اجرا است. در این رویداد تیم‌ها و ایده‌های برتر آموزش می‌بینند تا تبدیل به محصول دانش بنیان یا استارت‌آپ فناورانه شوند. در حال حاضر بستر این رویداد آماده و فراخوان این رویداد به ۲۰۰ سازمان و دانشگاه ارسال شده است.

همچنین تاکنون حدود ۳۰ ایده به دبیرخانه رسیده است. محورهای اصلی این رویداد شامل پایش هوشمند شبکه راه‌های کشور، روسازی اقتصادی برای راه‌های فرعی و روستایی، روش‌های نوین نگهداری راه، پل‌های سبک و سنگین و نصب در مواقع بحران، تامین مالی راهداری راه‌های روستایی و مشارکت اجتماعی، بهینه‌سازی فنی و اقتصادی انواع حفاظ، افزایش دوام و کیفیت خط‌کشی راه‌ها مشخص شده است.

شایان ذکر است، این رویداد به همت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته، پردیس دانشکده‌های فنی دانشگاه تهران و شتاب‌دهنده توسعه اکوسیستم کارآفرینی و شتاب‌دهنده «لکوتک» برگزار می‌شود.



نقش حائز اهمیت سامانه‌های ۱۴۱ در کیفیت سفر هموطنان

نادر شکربیگی بازرس قضایی و معاون نظارت و بازرسی امور تولیدی سازمان بازرسی کل کشور، امیری بازرس کل و قاسمی پور معاون بازرسی امور راه و شهرسازی سازمان بازرسی کل کشور به همراه رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و تنی چند از مسئولان عالی‌رتبه این سازمان از مرکز مدیریت اطلاعات راه‌ها و حمل‌ونقل جاده‌ای بازدید کردند. نادر شکربیگی بازرس قضایی و معاون نظارت و بازرسی امور تولیدی سازمان بازرسی کل کشور: اقدامات و خدماتی که در مرکز مدیریت اطلاعات راه‌ها و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با بهره‌گیری از ظرفیت‌های تکنولوژی و IT انجام می‌شود، کاری بسیار ارزشمند است و باعث می‌شود هموطنان با بهره‌گیری از این سامانه‌ها در بهترین زمان و مناسب‌ترین مسیر، سفرهای خود را مدیریت و تنظیم کنند.

در مواردی که خدمات‌رسانی لحظه‌ای و مستمر این سامانه‌ها به دلیل مشکلاتی همچون پهنای باند یا نکات فنی، اطلاعات مورد نیاز را به‌موقع در اختیار مخاطبان قرار نمی‌دهد، توسعه و تقویت این سامانه‌ها به دلیل اثرگذاری آن‌ها حائز اهمیت است. عبداله‌اشم حسن نیا معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای: فعالیت‌های عمده این مرکز که با هماهنگی



راه‌اندازی کارخانه نوآوری راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

کارخانه نوآوری راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با مشارکت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری راه‌اندازی می‌شود. به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۰ پروژه زودبازده در مدت ۱۲ ماه با همکاری مشترک این سازمان و ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته اجرا می‌شود.

بر اساس این گزارش نشست مشترک عبداله‌اشم حسن نیا معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس این سازمان با منوچهر منطقی رئیس ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته با حضور جمعی از مدیران دو مجموعه برگزار شد.

عبداله‌اشم حسن نیا معاون وزیر راه و شهرسازی: حدود ۲۲۰ هزار کیلومتر جاده در سطح کشور ساخته شده است و علاوه بر فعالیت ۳۵۰ هزار دستگاه ناوگان باری و ۱۰۰ هزار دستگاه ناوگان مسافری، حدود ۵/۱ میلیون نفر به طور مستقیم و غیرمستقیم در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای اشتغال دارند. بیش از ۹۰ درصد مایحتاج عمومی کشور از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای جابه‌جا می‌شود و گردش مالی سالانه این بخش حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان است.

با توجه به وظیفه اصلی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مبنی بر تسهیل حمل‌ونقل بار و مسافر، استفاده از سیستم‌های هوشمند در تحقق این وظیفه مهم است و داده‌های اطلاعاتی حمل‌ونقل جاده‌ای از طریق سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در اختیار سایر دستگاه‌ها قرار می‌گیرد و سهولت دسترسی به داده‌های اطلاعاتی پایش شده از سوی سایر دستگاه‌ها نیز منجر به پربارتر شدن اطلاعات و استفاده بهینه از آن‌ها می‌شود.

منوچهر منطقی رئیس ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری: آمارها نشان می‌دهد که حجم عظیمی از فعالیت‌ها در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود.

به منظور جلوگیری از موازی کاری، برای شروع پروژه کارخانه نوآوری می‌توان از طریق تعامل با مرکز نوآوری، بخشی از آن مرکز را به پروژه‌های مشترک با سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص داد. گفتنی است، پروژه‌های تهیه سند نقشه راه هوشمندسازی حمل‌ونقل جاده‌ای و برگزاری نخستین رویداد تخصصی راهداری «INOROAD ۲۰۲۰» در



## تحول در فرآیندهای مدیریت حمل و نقل کالا



مهران قربانی معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای: با توجه به الزامات قانونی مندرج در قوانین و مقررات مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص حذف فیزیک و الکترونیکی کردن اسناد حمل، مقرر شد از ۲۰ تیرماه سال جاری شرکت‌های حمل و نقل سراسری و بزرگ مقیاس هوشمند پس از اتمام برنامه‌های فیزیکی مصرف نشده خود، نسبت به صدور الکترونیکی بارنامه‌های مربوطه بر اساس ضوابط ابلاغیه این سازمان اقدام کنند و تصویری از داده‌های بارنامه‌های مذکور را به نحو مقتضی در اختیار راننده وسیله نقلیه حامل کالا قرار دهند. با توجه به الزامات تخصیص سوخت بر اساس پیمایش و آماده شدن بسترهای لازم برای صدور الکترونیکی بارنامه جهت وانت‌بارها مقرر شد از اول مردادماه سال جاری رانندگان وانت‌بارها مطابق دستورالعمل ابلاغی سازمان نسبت به اخذ بارنامه الکترونیکی اقدام کنند. سامانه مربوط به صدور الکترونیکی بارنامه به گونه‌ای اجرایی می‌شود که اطمینان لازم برای پرداخت حق تمبر بارنامه الکترونیکی صادره توسط شرکت حمل و نقل به حساب وزارت امور اقتصادی و دارایی فراهم شود. صدور اسناد حمل الکترونیکی و حذف فیزیکی بارنامه آغازی بر تحول در فرآیندهای مدیریت حمل و نقل کالا و چشم‌انداز آن دستیابی به حمل و نقل دیجیتال است که گام به گام و با همراهی و همت تمامی متصدیان از جمله رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل و تشکلهای صنفی ذی‌ربط پیش خواهد رفت.



## بهره‌برداری از چهار سامانه مبارزه با قاچاق و تخلفات



حسین متولی حبیبی مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای: برپایه تکالیف ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، فرایند اجرایی طرح اجرای امضای دیجیتال در اسناد حمل با اولویت بارنامه برخلاف از سال ۹۸ آغاز شده و این پروژه تا شهریورماه ۱۳۹۹

شبه‌انرژی و تعامل با پلیس راه، اورژانس، هلال احمر، ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای سراسر کشور و دیگر دستگاه‌های مرتبط انجام می‌گیرد، پاسخگویی ۲۴ ساعته به تماس‌های تلفنی هموطنان و استقرار سامانه‌های لازم برای رصد وضعیت راه‌ها و حمل و نقل جاده‌ای کشور است. اخیراً با تغییر عنوان و شرح وظایف این مرکز با توجه به تحولات ایجاد شده در وضعیت حمل و نقل جاده‌ای کشور و ضرورت استفاده بهینه از فناوری‌های ارتباطی پیشرفته در حوزه حمل و نقل جاده‌ای، مأموریت‌های جدیدی به مجموعه وظایف این مرکز اضافه شده است که عمده‌ترین آن‌ها شامل پایش اطلاعات برخلاف از طریق سامانه‌های هوشمند حمل و نقل، دریافت گزارش‌ها، ثبت شکایات کاربران جاده‌ای و داده کاوی و ارائه تحلیل‌های موردنیاز حوزه حمل و نقل بر اساس داده‌های بانک‌های اطلاعاتی موجود است.



## تغییر رویکرد روابط عمومی از صنفی و سازمانی به ملی و مردمی



نشست هم‌اندیشی مجازی (ویدئوکنفرانسی) مدیران روابط عمومی ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان‌ها با حضور معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، اعضای هیات عامل، معاونان و مدیر کل حراست این سازمان برگزار و راهبردها و انتظارات جدید از روابط عمومی با تاکید بر مطالبات مردم‌محوری تبیین شد. عبداله‌اشم حسن نیا معاون وزیر راه و شهرسازی: امروز کارکرد روابط عمومی‌ها به تناسب شرایط رسانه‌ها و نیاز جامعه و مردم باید تغییر کند و روابط عمومی‌ها باید بپذیرند که روابط عمومی یک سازمان یا مدیر نیستند، بلکه روابط عمومی آحاد مردم و نماد یک استان هستند. روابط عمومی کارآمد می‌تواند موجب تغییر فرهنگ سازمانی و ارتقای پاسخگویی مجموعه سازمان به مشکلات و کاستی‌هایی که مردم درصدد انتقال آن به سازمان هستند، شود و نقش مردم محوری و همیار مردم را ایفا کند و بدون تردید چنین روابط عمومی می‌تواند بستمناصبی را برای پیوند واقعی مردم به سازمان و بالعکس فراهم کند دامنه کاری روابط عمومی‌ها بسیار گسترده و در عین حال توجه به جزئیات کاری از دید مردم بسیار حائز اهمیت است. از این‌رو چنانچه مشکلاتی مانند خرابی جاده‌ها، نقص علایم ایمنی، مشکلات مربوط به پل‌ها و مسائل مشابه در حوزه حمل و نقل وجود داشته باشد، نباید از دید روابط عمومی پنهان بماند و قبل از اینکه دیگران این موارد را منتقل کنند، روابط عمومی باید این مشکلات را انتقال دهد و به تبع آن مطالبه پاسخگویی از سازمان را داشته باشد.

راهبر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷

قراردادهای BOT فراخوانی را برای جذب سرمایه‌گذار جدید داشته باشیم که امیدواریم بتوانیم محدودیت‌های موجود در این زمینه را رفع کنیم و مقدمات انجام کار فراهم شود.

البته مشکلات مربوط به سرقت و تخریب دوربین‌ها روند نصب را با کندی مواجه کرده و افزایش قیمت ترانس و کابل، سرقت دوربین‌ها را افزایش داده است؛ اما با نصب مدل‌های جدید دکل‌ها که در آن تجهیزات مربوط به کامپیوتر و سرور به بالای دکل نصب می‌شود، دزدی تجهیزات کاهش پیدا کرده است. حفاظت از دوربین‌های نظارتی در سطح جاده‌ها بر عهده نیروی انتظامی است و با این حال سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در تلاش برای حذف ترانس و سایر تجهیزات گران‌قیمت روی دکل‌ها است تا با کاهش ارزش مالی، سرقت ادوات جاده‌ای کاهش یابد.



### برنامه‌های احداث سایت پایانه مرزی حمل‌ونقل ترکیبی آستارا در سال ۹۹

خداداد مقبلی معاون فنی و اجرایی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای: براساس برنامه‌ریزی‌های به عمل آمده، مقرر شده است قرارگاه‌های پلیس راه استان‌های البرز، کرمان، گیلان و آذربایجان غربی احداث و تکمیل شود. مطابق برنامه، علاوه بر بهره‌برداری و تکمیل سایت موقت پایانه مرزی ریمدان و پیشین، شاهد تکمیل و بهره‌برداری از ساختمان راهدارخانه‌های مرکزی استان البرز، اردبیل، یزد، کرمان، فارس و جنوب کرمان نیز خواهیم بود. بر این اساس اجرای طرح کاهش زمان توقف کالا و مسافر در محدوده مرز بازرگان در سال ۹۸ با همکاری یکی از دانشگاه‌های معتبر و برجسته کشور، طرح مطالعات و پژوهش درخصوص کاهش زمان توقف جریان عبوری حمل‌ونقل جاده‌ای کالا و مسافر در محدوده مرز بازرگان از طریق تحلیل تمامی فرایندهای جاری با استفاده از یک نرم افزار شبیه سازی کلید خورده است. همچنین تکمیل ساختمان، محوطه و سردرهای پایانه مرزی رازی، تکمیل عملیات بهسازی سالن تجاری پایانه مرزی بازرگان، طراحی و پیاده سازی نظام جامع مدیریت پروژه‌های احداث ساختمان (BIM) و مناسب سازی ساختمان‌های زیرمجموعه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به منظور سهولت دسترسی جانبازان، معلولان و سالمندان در دستور کار سازمان قرار دارد. یکی از محورهای توسعه در کشور تقویت پایانه‌های

باهدف حذف فیزیکی اوراق بهادار برنامه تکمیل می‌شود. نرم‌افزار و سخت‌افزار موردنیاز برای تجهیز سامانه برنامه برخط خریداری و اجرای آزمایشی با دو شرکت منتخب انجام شده است و در حال پوشش طرح برای همه شرکت‌های مربوطه است. در راستای تکالیف ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در بند یکپارچه‌سازی اسناد حمل، در طول دو سال باهدف تجمیع همه سامانه‌های موجود در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی و نیز اصلاح فرایندها در مرزهای کشور با همکاری دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی، مناقصه این طرح در اواخر سال ۹۸ برگزار شده و در سال ۹۹ فاز تحلیل و شناخت این پروژه آغاز شده است. اخذ سرویس‌های اطلاعاتی مورد نیاز سامانه‌های عملیاتی سازمان (بارنامه و...) و تجمیع آن‌ها در بستر TUIX وزارت راه و شهرسازی و پشتیبانی از حدود ۵۰ سامانه عملیاتی و پایگاه داده، همچنین اتمام وظایف و تکالیف ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و اتمام پروژه‌های نیمه تمام از برنامه‌های حوزه فناوری اطلاعات است.

سامانه شحباز (سامانه مدیریت شرکت‌های حمل‌ونقلی، بازارگاه‌ها و تخلفات) در سال ۱۳۹۲ راه‌اندازی شد و در سال ۱۳۹۸ براساس نیازهای جدید دفاتر تخصصی و همچنین سیستمی کردن فرآیند ثبت بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل، با تکنولوژی جدید در حال بازنویسی است که طبق برنامه در سال ۱۳۹۹ به بهره‌برداری می‌رسد. کارگروه بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل به صورت رسمی در سال ۹۸ (فرایند ارائه مجوز از سال ۹۶ شروع شده است) و جلسات به‌صورت مستمر در خصوص تسهیل در کسب و کارهای نوین تشکیل شده است، همچنین به ۱۹ بازارگاه حمل کالا از ابتدا تا کنون مجوز داده شده که ۱۰ مورد آن‌ها در سال ۹۸ بوده است و این فرایند در سال ۹۹ نیز ادامه دارد. همچنین سامانه تحت وب گزارش‌های سفارش مشتری و مدیریت وب سرویس‌های سازمان تا پایان سال ۹۹ تکمیل خواهد شد. براساس این پروژه ارائه خدمات به مشتریان متقاضی اطلاعات (بارنامه، صورت وضعیت، کارکرد راننده و ناوگان و...) درون و برون سازمانی تنها از این درگاه انجام می‌شود.



### نصب دکل‌های جدید برای جلوگیری از سرقت دوربین‌های نظارتی در جاده‌ها

فرامرز مداح معاون برنامه ریزی و سیستم های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای: برنامه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای هدف‌گذاری برای نصب ۲۰۰۰ دستگاه دوربین نظارتی در سطح جاده‌های کشور است و در تلاش هستیم با انعقاد



## نوسازی ۵۰۰۰ دستگاه کامیون فرسوده در دو سال



محمد تیموری معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، بانک صادرات و شرکت ماموت برای نوسازی ۵۰۰۰ دستگاه کامیون فرسوده طی دو سال به تفاهم رسیدند. با تفاهم مدیران ارشد و اعضای هیات مدیره سه دستگاه مذکور، مقرر شد منابع اعتباری مورد نیاز این طرح در دو سال از سوی طرفین تامین شود. برای سال اول نوسازی ۲۵۰۰ دستگاه کامیون فرسوده هدف گذاری شده است و حدود ۸۰ درصد مبلغ مورد نیاز برای نوسازی ناوگان فرسوده در قالب تسهیلات شش ساله پرداخت می‌شود. این اقدام مقدمه ای برای نوسازی ناوگان تجاری حمل و نقل جاده‌ای کشور با مشارکت شرکت‌های تولید کننده داخلی است و در آینده سایر شرکت‌های تولید کننده داخلی در چرخه نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل کالا قرار می‌گیرند. اولویت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای توجه به تولیدات داخلی است و امیدوارم در سال جهش تولید مقدمات مناسبی برای نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل جاده‌ای فراهم شود.



## رونمایی از اپلیکیشن معرفی و اطلاع رسانی مجمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی



حمیدرضا شهرکی ثانوی مدیر کل دفتر سرمایه گذاری و نظارت بر بهره‌برداری: اپلیکیشن معرفی و اطلاع رسانی مجمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی با هدف بالا بردن کیفیت و سهولت استفاده از اماکن مذکور، برای استفاده کنندگان از شبکه جاده‌ای طراحی و در نیمه دوم تیرماه سال جاری منتشر شده است. این اپلیکیشن حاوی اطلاعات موقعیت مکانی ۸۱۱ مجمع خدماتی-رفاهی بین راهی در حال بهره‌برداری در طول شبکه راه‌های کشور و عناصر و کاربری‌ها و خدمات قابل ارائه در این اماکن است.

مرزی است و از آنجایی که در سیاست‌های کشور تبادلات تجاری کالا و مسافر با همسایگان در اولویت قرار دارد، احداث و توسعه پایانه‌های مرزی اهمیت ویژه‌ای دارد.

همچنین اقدامات خوبی برای سهولت سفر زائران اربعین حسینی انجام شده که در این راستا، پایانه‌های مرزی سردار سلیمانی (مهران) و خسروی برای تردد زائران اربعین حسینی آماده شده است.

علاوه بر ایجاد زیرساخت‌های شبکه‌های ارتباطی، با توجه به این که بخش زیادی از سفرهای زائران اربعین حسینی با استفاده از حمل و نقل عمومی انجام می‌شود، برای جلوگیری از وقوع هرگونه حادثه در سفرهای جاده‌ای،

تعدادی از پایانه‌های مرزی کشور به زائران اربعین حسینی خدمات ارائه می‌کنند و در کشور پایانه‌های مرزی دوغارون و میرجاوه برای ورود اتباع خارجی پاکستانی و افغانستانی، پایانه‌های مرزی آستارا و بيله سوار در مرز آذربایجان و چهار پایانه در مرزهای مهران و شلمچه، چذابه و خسروی هم برای خروج زائران اربعین حسینی در نظر گرفته شده و برای تردد زائران عتبات عالیات ارتقاء یافته‌اند.

همچنین براساس ماده چهار آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسیله نقلیه خارجی مصوب سال ۱۳۷۳ طرح توسعه و تجهیز پاسگاه‌های پلیس راه به سازمان راهداری واگذار شده است و در راستای افزایش ضریب ایمنی راه‌ها از طریق افزایش پوشش جاده‌ای توسط پلیس راه و همچنین افزایش سطح خدمات‌رسانی به نیروهای پلیس راه در سطح جاده‌ها، ساخت پاسگاه‌های پیش ساخته بتنی از جهات مختلفی همچون ایجاد نمای یکپارچه در سطح کشور، سرعت اجرا و بهره‌برداری و حفظ یکپارچگی و اهمیت کیفیت ساخت یکسان حتی در دورترین نقاط کشور حائز اهمیت است.

با توجه به اهمیت فضای ارائه خدمات ضروری به کاربران راه‌ها و ایمنی مسافران نسبت به طراحی تیپ راهدارخانه‌های بین راهی با لحاظ کردن اقلیم‌های مختلف اقدام شد.

مطالعات راه اندازی این سامانه از اسفند ماه ۹۶ آغاز و با همکاری دفتر فناوری اطلاعات و دفتر فنی و امور پیمان‌ها، بسترهای لازم برای راه اندازی سامانه فراهم و با آموزش‌های مستمر به تمامی کارشناسان مرتبط با پروژه‌های عمرانی در استان‌ها، شهریورماه سال ۹۷ اطلاعات پروژه‌ها در این سامانه ثبت شد.

همچنین از سال گذشته راه اندازی سامانه مدیریت پروژه‌های عمرانی در ادارات کل کشور بالغ بر ۵۸۰۰ کاربر شامل پیمانکاران، مشاوران و همکاران ستادی و استانی تحت پوشش قرار گرفته‌اند و شفاف‌سازی اطلاعات، بایگانی الکترونیکی، حذف اسناد کاغذی، دسترسی آسان مدیران استانی و ستادی به اطلاعات و گزارش‌گیری از پیشرفت فیزیکی و ریالی پروژه‌ها و قراردادهای دسترسی آسان به فهرست بها، بخشنامه‌ها، آنالیز بها و شاخص‌های تعدیل به صورت آنلاین برای تمامی کاربران (کارفرما، مشاور و پیمانکار)، انجام برآورد برای درخواست اعتبار از دفاتر ستادی سازمان، گردش کار تهیه و رسیدگی به صورت وضعیت‌ها از جمله اهداف راه اندازی این سامانه است.

راهبران

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷





## اجرای طرح محرومیت زدایی از راه‌های روستایی سیستان و بلوچستان، هرمزگان و جنوب کرمان



جلسه مشارکت طرح اجرای محرومیت زدایی از چهره راه‌های روستایی محروم و کمتر برخوردار استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان و جنوب کرمان باحضور محمد زهرایی رئیس سازمان بسیج سازندگی، جلیل بشارتی مشاور ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره)، عبداله‌اشم حسن‌نیا معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برگزار شد. در این جلسه بر بهره‌مندی حداکثری و هم‌افزایی منابع دولتی در اختیار و استفاده از ظرفیت خیرین با هدف بهبود آرایه خدمات در نقاط کمتر توسعه یافته و انعقاد تفاهم‌نامه تأکید شد.

**جلیل بشارتی مشاور ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره):** در طرح محرومیت زدایی از روستاها باید روستاهای محروم‌تر و کمتر برخوردار در اولویت قرار گیرند که از این میان، استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان و جنوب استان کرمان در اولویت قرار دارند. اهمیت توجه و رفع نیازهای حداقلی و مهم روستاها از جمله راه‌ها یکی از اولویت‌های سال جهش تولید است. استفاده از توان ماشین آلات موجود و به کارگیری نیروهای امانی به جای نیروهای پیمانکار و توان و اعتبارات نیروهای بسیج را در پیشبرد پروژه‌های راه و ساخت پل بسیار با اهمیت است.

**عبداله‌اشم حسن‌نیا معاون وزیر راه و شهرسازی:** هدف‌گیری این پروژه بر روی سه استان شرق هرمزگان، جنوب کرمان جنوب و سیستان و بلوچستان است. در حال حاضر ۳۵۰ هزار پل در راه‌های کل کشور وجود دارد و از این تعداد حدود ۱۸ هزار پل بالای شش متر است و با توجه به وقوع سیل‌های اخیر و از بین رفتن بسیاری از پل‌های موجود در جاده‌ها، بازسازی پل‌ها و ساخت پل‌های موقت مهم است که در این راستا استفاده از توان و اعتبارات سازمان بسیج سازندگی و استفاده از توان مالی خیرین از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

**سرهنک پاسدار محمد زهرایی رئیس سازمان بسیج سازندگی:** در گذشته محرومیت‌زدایی در بسیج و سپاه یک رسالت بود و در حال حاضر یک مأموریت است و جنس پروژه‌ها کوچک و زود بازده، محرومیت زدا، عام المنفعه و غیر انتفاعی است. پایه‌های اصلی کار بسیج و سپاه، مردمی کردن کار است، گروه‌های جهادی و خیرین را جزء لاینفک بسیج سازندگی برشمرد. دو بستر روستا و حاشیه شهر از اولویت‌های ما خواهد بود و در روستاها آب، مسکن و راه در اولویت قرار خواهند گرفت. اهمیت ساختار بسیج در سه بخش تیپ قرارگاه مهندسی، قرارگاه عملیاتی و قرارگاه مردمی در استفاده از ماشین آلات مهندسی، به خدمت گرفتن نیروهای مردمی و خیرین بالا است.

اطلاعات موجود در این اپلیکیشن شامل معرفی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی، موقعیت مکانی، امکانات موجود در مجتمع‌ها، تصاویر بخش‌های مختلف این اماکن، مشخصات مدیر و نحوه ارتباط با وی، همچنین شامل امکاناتی از قبیل ثبت و پیگیری شکایت، شماره تلفن‌های ضروری سفر و اوقات شرعی است.

دسترسی به دیدگاه‌ها و نظرات هموطنان درخصوص خدمات ارائه شده در مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی جاده‌ای و دریافت شکایات و پیشنهادهای استفاده کنندگان از این خدمات، کمک بسیار موثری برای نظارت بر واحدهای عرضه کالا و خدمات در مجتمع‌ها از سوی سازمان‌های مسئول و سرمایه‌گذاران و مدیران داخلی این مراکز می‌کند و دسترسی به این دیدگاه‌ها سبب می‌شود مطابق با نیازها و مطلوبیت‌های مراجعان، خدمات قابل ارائه در این اماکن ارتقاء و بهبود یابد. مسافران و رانندگان برای نصب اپلیکیشن مذکور بر روی گوشی تلفن همراه خود می‌توانند از طریق آدرس‌های <https://restareas.rmta.ir> و <https://cafebazaar.ir/app/ir.nsdps.setorg.midwaysericearea> اقدام کنند.



## برخورداری ۱۷۰۰ روستای کشور از راه آسفالت‌ده در سال جهش تولید



شعبانعلی خاوری سرپرست معاونت راه‌های فرعی و روستایی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در سال گذشته در یک اقدام ضربتی و جهادی در سطح کشور با اولویت روستاهای ۲۰ خانوار و در قالب طرح ملی ابرار، متعهد شد با کمک اعتبارات ملی قیر و اعتبارات استانی و بهره‌گیری از توان ماشین‌آلات راهداری موجود در استان‌ها، ۲۰۰۰ کیلومتر از این راه‌ها را تحت بهسازی و آسفالت قرار دهد که تا این مقطع حدود ۱۹۰۰ کیلومتر از تعهدات ایجاد شده با صرف هزینه‌ای حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان تحت پوشش آسفالت قرار گرفته است. با هدف محرومیت زدایی از روستاها در زمینه برخورداری از راه دسترسی مناسب، طرح ملی ابرار (اقدام برای راه‌های اولویت دار روستایی) در سال ۹۸ به طول ۲۰۰۰ کیلومتر و در ادامه در راستای سیاستگذاری وزارت راه و شهرسازی در سال جهش تولید، ادامه اجرای طرح با هدف آسفالت راه‌های روستایی در سال ۹۹ به طول ۳۵۰۰ کیلومتر در دستور کار ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و راه و شهرسازی استان‌ها قرار گرفت. در راستای سیاست‌های قانون برنامه توسعه مبنی بر الزام دولت برای آسفالت روستاهای بالای ۲۰ خانوار، برنامه‌ریزی سازمان نیز بر همین مبنا انجام گرفته است و از مجموعه ۶۰۰۹۲ روستای کشور براساس سرشماری سال ۹۵ حدود ۲۸ هزار و ۲۳۳ روستا دارای حداقل ۲۰ خانوار بوده که ۸۴۱۲ روستا فاقد آسفالت و مابقی از نعمت راه آسفالت‌ده برخوردار بودند و متوسط ضریب برخورداری کشور از این بخش حدود ۸۰ درصد است. با اجرای این طرح در سال جاری پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال ۹۹ در مجموع حدود ۱۷۰۰ روستای کشور از نعمت راه آسفالت‌ده برخوردار شوند.



استان‌ها



با وجود حمایت‌های  
ارزنده سازمان از  
استان و برای تخصیص  
اعتبارات، مبالغ  
تخصیصی برای اجرای  
پروژه‌های استانی  
کفایت نمی‌کند و نیاز  
به تقویت مالی بیشتر  
برای تسریع در اجرای  
پروژه‌ها است

راه‌بر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز:

# حمل‌ونقل بستر توسعه هر کشور است

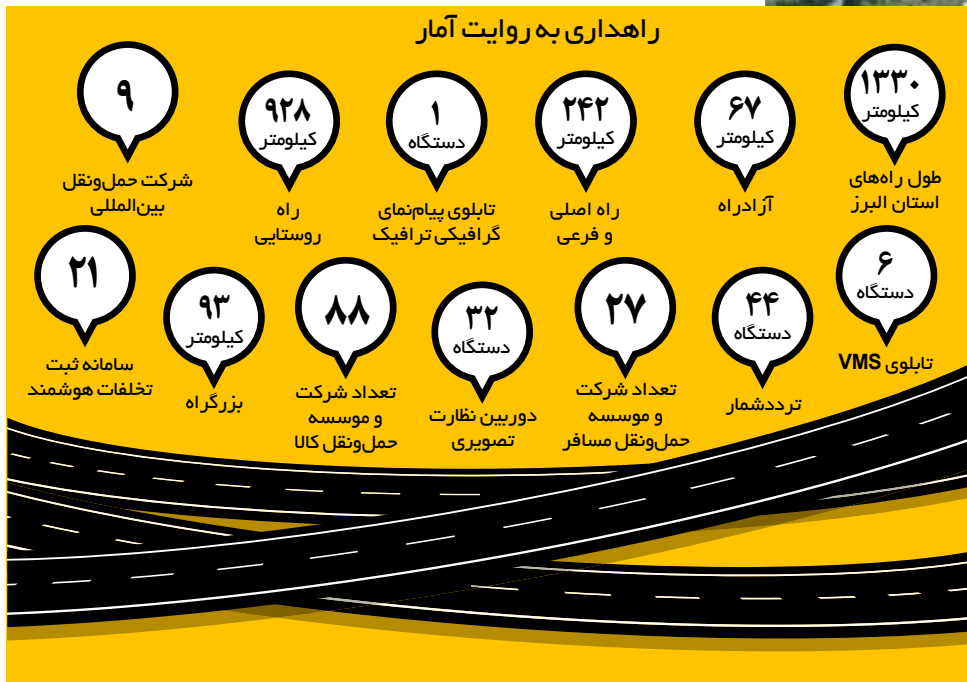


استان البرز با وسعت ۵۲۸۴ کیلومترمربع در شمال ایران و در دامنه رشته کوه‌های البرز مرکزی واقع شده است. جمعیت استان حدود ۲/۵ میلیون نفر است. مرکز آن شهر کرج و چهارمین شهر پرجمعیت ایران است. استان البرز از شمال با استان مازندران، از غرب با استان قزوین، از جنوب با استان‌های تهران و مرکزی و از شرق با استان تهران همجوار است. راهداری و حمل‌ونقل استان البرز به دلیل قرار گرفتن این استان در گذرگاه شریانی کشور، همجواری با پایتخت و وجود چند محور از پرترددترین محورهای ارتباطی کشور در آن، از اهمیت زیادی برخوردار است. محورهای ارتباطی استان در بیشتر ایام سال در جایگاه اول تردهای جاده‌ای کشور قرار دارند. طول راه‌های استان ۱۳۳۰ کیلومتر شامل ۶۷ کیلومتر آزادراه، ۹۳ کیلومتر بزرگراه، ۲۴۲ کیلومتر راه اصلی و فرعی و ۹۲۸ کیلومتر راه روستایی است. از کل راه‌های استان، ۲۷۵ کیلومتر آن جزء راه‌های شریانی است. در حال حاضر ۲۷ شرکت و موسسه حمل‌ونقل مسافر و ۸۸ شرکت و موسسه حمل‌ونقل کالا و ۹ شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی در استان فعال هستند و ۹ مجتمع خدماتی- رفاهی، ۸ پاسگاه پلیس راه، ۳ مرکز معاینه فنی مکانیزه خودروهای سنگین، یک پایانه مسافربری و پایانه حمل کالای سیمان آبیکی از تأسیسات حمل‌ونقلی استان است. همچنین ۴۴ دستگاه ترددشمار، ۳۲ دستگاه دوربین نظارت تصویری، ۲۱ سامانه ثبت تخلفات هوشمند، ۶ دستگاه تابلوی VMS و یک دستگاه تابلوی پیام‌نمای گرافیکی ترافیک از جمله تجهیزات حمل‌ونقل هوشمند موجود در استان برای مدیریت تردد در محورها است. با گودرز محمودی مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز در خصوص وضعیت راهداری استان به گفت‌وگو نشستیم که ماحصل این مصاحبه را می‌خوانید.

فراهم کردن شرایط سفر ایمن، روان، آسان و مناسب را چندین برابر کرده است؛ زیرا علاوه بر تردهای بین استانی، بخش زیادی از محموله‌های ترانزیتی برای جابه‌جایی به مرزهای مختلف از این آزادراه عبور می‌کنند. از سوی دیگر وجود جاده توریستی کرج- چالوس، حضور گردشگران و مسافران فراوان در این جاده در مقاطع مختلف سال و شرایط و بافت کوهستانی این جاده نیز در استان البرز حائز اهمیت است. شهرستان طالقان و محوره‌های کوهستانی و شرایط اقلیمی آن و همچنین جاده‌های حوزه شهرستان‌های اشتهارد و نظرآباد به دلیل وجود چندین شهرک صنعتی در این مناطق نیازمند توجه ویژه‌ای است. از بعد حمل‌ونقلی نیز وجود چندین شهرک و واحد صنعتی در این استان و ظرفیت‌های موجود در زمینه‌های صنعتی، تولیدی، کشاورزی و وجود فرودگاه بین‌المللی پیام، حمل‌ونقل کالا در این استان را از جایگاه ویژه‌ای برخوردار کرده

■ در خصوص جایگاه حمل‌ونقل در استان مختصری توضیح دهید و بفرمایید ظرفیت‌های حمل‌ونقلی در استان چگونه است؟

راه و حمل‌ونقل بستر اصلی توسعه در هر جامعه‌ای هستند. رونق جامعه در بخش‌های مختلف تولیدی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... منوط به توسعه حمل‌ونقل است. بنابراین به این بخش به‌عنوان بستر توسعه و یک بخش زیرساختی با اهمیت و حیاتی باید توجه ویژه‌ای داشت. استان البرز به دلیل قرار گرفتن در کریدور اصلی شرق- غرب و شمال- جنوب کشور و از جایگاه خاصی در کشور برخوردار است. از جهتی تنوع راه و کارکردهای خاص هر محور این استان، شرایط منحصر به فردی را در استان البرز ایجاد کرده است. وجود آزادراه تهران- کرج- قزوین به‌عنوان شریان حیاتی کشور در این استان ضرورت انجام اقداماتی برای نگهداری بهینه و ارتقای سطح سرویس راه‌ها و



می‌شود. علاوه بر این، با وجود حمایت‌های ارزنده سازمان از استان و برای تخصیص اعتبارات، مبالغ تخصیصی برای اجرای پروژه‌های استانی کفایت نمی‌کند و نیاز به تقویت مالی بیشتر برای تسریع در اجرای پروژه‌ها است.

#### ■ برای اقتصادی شدن حمل‌ونقل در این استان چه اقداماتی انجام داده‌اید یا در نظر دارید؟

ادامه حیات حمل‌ونقل و چرخه صحیح آن در صورتی محقق می‌شود که حمل‌ونقل اقتصادی باشد. در سیستمی حمل‌ونقل پویا و کارآمد است که مبنای اقتصادی آن به‌درستی تعریف و احصا شود. در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور که بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا و مسافر با آن انجام می‌شود و به‌نوعی شریان حیاتی کشور است، این امر نمود بیشتری دارد. متناسب‌سازی نرخ خدمات حمل‌ونقل، نوسازی ناوگان، استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند، شبکه‌ای کردن جابه‌جایی کالا و مسافر در حد مقدور و به حداقل رساندن تردهای یکسرخالی ناوگان باری از جمله مواردی است که می‌تواند تأثیر مثبتی در اقتصادی تر شدن بخش حمل‌ونقل داشته باشد که در این استان همگام با سیاست‌های کلان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نیز برنامه‌های اجرایی تدوین و اقدام می‌شود.

#### ■ برای ارتقای بهره‌وری در حوزه حمل‌ونقل و راهداری چه اقداماتی باید انجام گیرد؟

برنامه‌ریزی برای انجام اقدامات با حداقل هزینه و حداکثر کارایی، اتخاذ راهکارهای نوین در بخش راهداری با بازدهی بلندمدت‌تر، اتخاذ تدابیر و روش‌هایی برای انجام امور راهداری در قالب پیمان‌های راهداری به‌جای کارهای امانی، تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌ها به‌صورت بومی با در نظر گرفتن شرایط جغرافیایی، اقلیمی، اجتماعی و ترافیکی هر منطقه، استفاده بهینه از نیروهای متخصص و کارآمد موجود در بدنه کارشناسی، ارتقای دانش و مهارت‌های نیروی انسانی به‌عنوان اصلی‌ترین رکن هر سازمان، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی بین‌شهری و ... از جمله مواردی است که می‌تواند موجبات بهره‌وری بیشتر بخش راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای را فراهم آورد.



میانگین تردد  
ساعتی در آزادراه  
تهران-کرج-  
قزوین بین  
۱۵۰۰ تا  
۱۷۵۰ تردد  
است. در حالی که  
میانگین تردد  
ساعتی در کشور  
۳۵۰ تا ۵۰۰ تردد  
است

است. شرایط اقلیمی و تنوع جمعیتی استان بر اهمیت بخش حمل‌ونقل مسافر استان افزوده است، به‌طوری که در اکثر ایام سال به‌ویژه در تعطیلات حجم انبوهی از مسافران از این استان جابه‌جا می‌شوند.

#### ■ برنامه‌های این اداره کل در دو بخش راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای برای ماه‌های آتی چیست؟

در حوزه راهداری اقدامات باید به‌گونه‌ای طراحی و اجرا شود که زمینه مناسبی را برای حمل‌ونقل ایمن و روان فراهم کند. این اداره کل نیز همگام با سیاست‌های جاری سازمان و با در نظر گرفتن شرایط خاص استان در حال انجام اقداماتی برای نگهداری راه، جایگزینی نیوجرسی در رفوژ میانی آزادراه، اجرای طرح‌های تعریض آزادراه در مقاطعی که دارای گره ترافیکی است، ارتقای سطح سرویس راه‌ها، روکش آسفالت، رفع مشکلات احتمالی در کمترین زمان و ... است. در بخش حمل‌ونقل نیز با به‌روزرسانی نرخ حمل کالا، نظارت مستمر بر نحوه جابه‌جایی کالا و جلوگیری از حمل بار بدون برنامه، ساماندهی مراکز عمده بار استان و نظام‌مند کردن حمل بارهای مراکز صنعتی و تولیدی استان، هماهنگی‌های لازم برای نوسازی ناوگان، نظارت و کنترل مضاعف بر ارائه خدمات به مسافران در بخش حمل‌ونقل مسافر، رسیدگی ویژه به مطالبات رانندگان، بهسازی محل‌های استراحت رانندگان در پایانه مسافری استان و ... اقداماتی انجام داده است که در ماه‌های آتی نیز ادامه خواهد داشت.

#### ■ در اجرا با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟ برای حل این مشکلات چه برنامه‌های دارید؟

عمده‌ترین و اصلی‌ترین مشکل در بخش اجرای پروژه‌های راهداری در استان البرز، تردد بالای محورهای ارتباطی استان است که موجب محدودیت انجام اقدامات اصلاحی می‌شود. براساس آمار اخذشده از دستگاه‌های تردد شمار، میانگین تردد ساعتی در آزادراه تهران-کرج-قزوین بین ۱۵۰۰ تا ۱۷۵۰ تردد است. در حالی که میانگین تردد ساعتی در کشور ۳۵۰ تا ۵۰۰ تردد است. بدون شک این تردد ۲/۵ برابری نسبت به کشور در راه‌های استان موجب محدودیت در اجرای پروژه‌ها





استان‌ها



بهمن‌ماه سال گذشته هفت پروژه راه‌سازی و راه‌داری به میمنت دهه مبارک فجر در استان البرز تکمیل شد و به بهره‌برداری رسید. این پروژه‌ها شامل آسفالت و توسعه جاده قزل‌حصار به



طول ۱۱ کیلومتر، تعمیر و مرمت ۲ دستگاه گالری در جاده کرج - چالوس، احداث سیستم روشنایی محور فرودگاه پیام به طول ۲.۵ کیلومتر و پایدارسازی ۷۰۰ متر بحرانی تونل امیرکبیر بود. اعتبار هزینه‌های عملیات ذکرشده حدود ۱۶۰ میلیارد ریال بود که از منابع استانی و ملی تأمین شد.

به اعتقاد معاون راه‌داری اداره کل راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز مردم از وضعیت نامناسب برخی از راه‌های اصلی استان گلایه دارند که این گلایه نیز به حق است. وی اذعان می‌دارد که تأمین اعتبار موردنیاز برای راه‌ها باید از محل اعتبار تملک دارایی استان تأمین می‌شد که متأسفانه در سال‌های گذشته تخصیص داده نشده است. امید است که امسال برای آسفالت این محور اعتبار مناسبی تخصیص داده شود. البته تا زمان تخصیص اعتبار چاره‌ای جز لکه‌گیری و چاله‌گیری این گونه مسیرها نداریم. آنچه می‌خوانید مشروح گفت‌وگوی خبرنگار ما با مجتبی حاجیان معاون راه‌داری اداره کل راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز در خصوص فعالیت‌های انجام گرفته و در حال انجام این اداره کل است.



معاون راه‌داری اداره کل راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز:

## برای ارتقای بهره‌وری جاده‌ها برنامه‌های منسجمی داریم

کرده‌ایم. ازجمله این قراردادها می‌توان به تعریض و بهسازی ترافیکی باند شمالی آزادراه تهران-کرج محدوده‌های گرمدره-پل فردیس و مهریلا، ایمن‌سازی سر دماغه‌ها و نصب تابلوهای اطلاعاتی در ورودی و خروجی آزادراه تهران-قزوین و بالعکس، احداث رمپ‌های کاهش و افزایش سرعت و مضرس کردن مقاطع حادثه‌خیز و انجام عملیات خط‌کشی در محورهای شریانی، حذف گاردریل و جایگزینی آن با نصب نیوجرسی در آزادراه تهران-قزوین و احداث دیوارهای حائل و ضامن در محور کرج-چالوس به‌منظور افزایش ایمن‌سازی و کاهش آمار فوتی‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای، ایمن‌سازی نقاط ریزشی و پایدارسازی ترانشه‌ها در محور کرج-چالوس،

■ تعداد پروژه‌های نیمه‌تمام راه‌داری چقدر است و برای تکمیل آن‌ها به چه میزان بودجه نیاز است؟

این معاونت دارای ۱۵ پروژه ناتمام است که برای اتمام آن‌ها به ۱۵۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز داریم. در حال حاضر اجرای عملیات آسفالت در هر کیلومتر از راه‌های استان بیش از ۵۰۰ میلیون تومان تمام می‌شود که در شرایط اعتباری کنونی مبلغ قابل توجهی است.

■ چه اقداماتی برای رفع نقاط حادثه‌خیز، نوسازی و بهسازی جاده‌های استان دارید؟

برای رفع نقاط حادثه‌خیز و نوسازی و بهسازی محورهای استان با پیمانکاران قراردادهایی منعقد

راهبر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷





با توجه به منابع موجود، در گام نخست به دنبال استفاده از امکانات دهیاری‌ها و بخشداری‌ها در انجام عملیات راهداری زمستانی هستیم.

از دیگر اقدامات می‌توان به برگزاری دوره‌های آموزشی برای اپراتورها و راهداران به‌منظور حفظ و نگهداری بهتر امکانات و تجهیزات راهداری شامل ماشین‌آلات سنگین و نیمه سنگین و کاهش هزینه‌های تعمیرات و بهسازی آن‌ها، آموزش اصولی نیروی انسانی و اعمال سیاست‌های تشویقی و تنبیهی به‌منظور افزایش بهره‌وری و بازده کاری، انجام بازدیدهای دوره‌ای از ابنیه فنی و روکش آسفالت محورها به‌ویژه روکش‌های آسفالت حفاظتی به‌منظور بهسازی آن‌ها با کمترین منابع اعتباری اشاره کرد.

#### ■ با چه مشوق‌هایی می‌توان از بخش خصوصی برای ارتقای وضعیت جاده‌ها بهره برد؟

مسئولان امر می‌توانند با پرداخت تسهیلات کم‌بهره به پیمانکاران بخش خصوصی و تأمین مصالح موردنیاز پروژه‌ها شامل قیر، سیمان و میلگرد باقیمت دولتی آن‌ها را به شرکت در مناقصه‌های راهداری تشویق کنند و از این طریق وضعیت جاده‌ها را بهبود بخشند؛ البته برای اجرای این طرح‌ها نیازمند تلاش‌های جمعی هستیم؛ یعنی دولت، بخش خصوصی و سازمان راهداری باید در اجرای این طرح‌ها باهم همکاری مستحکمی داشته باشند



**مسئولان امر می‌توانند با پرداخت تسهیلات کم‌بهره به پیمانکاران بخش خصوصی و تأمین مصالح موردنیاز پروژه‌ها باقیمت دولتی آن‌ها را به شرکت در مناقصات راهداری تشویق کنند و از این طریق وضعیت جاده‌ها را بهبود بخشند**

بهسازی و روکش آسفالت باند جنوبی و شمالی آزادراه تهران-کرج-قزوین، بهسازی و روکش آسفالت بزرگراه ماهدشت-اشتهارد-بوئین زهرا، بهسازی و روکش آسفالت بزرگراه قدیم کرج-آبیک، بهسازی و روکش آسفالت در محورهای راه روستایی شهرستان طالقان (بالا و پایین طالقان)، شهرستان اشتهارد و ساوجبلاغ، بهسازی و تعمیر و مرمت پل‌ها و ابنیه فنی آسیب‌دیده ناشی از سیل و احداث دیوار ضامن در محور کرج-کندوان و تعمیر و نگهداری گالری‌های محور کرج-کندوان است.

■ برای افزایش بهره‌وری در بخش راهداری با توجه به منابع موجود چه اقداماتی می‌توان انجام داد؟



استان‌ها



معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز:

## افزایش سطح کیفی خدمات به صاحبان کالا و مسافر اولویت اول است

براساس آمارهای موجود در دوماه اول سال جاری بیش از یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا با ۱۳۴ هزار سفر کامیون از مبدأ البرز به دیگر استان‌ها حمل شده که این میزان جابه‌جایی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۵ درصد افزایش نشان می‌دهد. به گفته معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز این مقدار بار توسط کامیون‌های ۸۱ شرکت حمل‌ونقل کالای فعال در استان حمل شده است و عمده بار حمل شده، کالاهای صنعتی و تولیدی است که نشان‌دهنده ماهیت و میزان تولید صنعتی نسبت به تولیدات کشاورزی استان است. این در حالی است که کشور درگیر ویروس کووید ۱۹ بوده و بخشی از حمل‌ونقل کشور توسط این بیماری زمین‌گیر شده است. به گفته وی مقصد کالاهای حمل شده به ترتیب استان‌های تهران، قزوین، گیلان، مازندران، بندرعباس و اصفهان بوده با توجه به وجود شهرک‌های صنعتی اشتهارد، بهارستان، سیمین دشت و کوثر و... عمده محصولات جابجا شده از البرز محصولات تولیدی و صنعتی است. درخصوص مشکلات و چالش‌های اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز با سیدمحمدحسین مرعشی معاون حمل‌ونقل این اداره گفت‌وگویی انجام داده‌ایم که ماحصل آن در پی می‌آید.



میانگین کرایه هر تن-کیلومتر است. همچنین برای رسیدگی به مشکلات رانندگان، سامانه پاسخگوی شهراه را راه‌اندازی کردیم؛ به‌طوری‌که سال ۹۸ به ۵۸۹ مورد شکایت واصله از رانندگان در زمینه‌های مختلفی همچون کمیسیون پرداختی حق بیمه، حق خواب و غیره رسیدگی شد. در ادامه این برنامه‌ها ۱۴ مرکز طب کار در سطح استان تأسیس شد تا رانندگان استان بتوانند در حداقل زمان ممکن کارت سلامت خود

### ■ برای حل مشکلات پایانه‌های بار و رانندگان چه اقداماتی انجام دادید؟

یکی از اصلی‌ترین مشکلات پایانه‌های بار و رانندگان مربوط به اجرای دقیق نرخ حمل است. در این خصوص برنامه منسجمی برای حل این مشکل تدوین شده است. براساس این برنامه ما توانستیم بر پایه تن-کیلومتر پرداخت کرایه رانندگان را واقعی‌سازی کنیم؛ به‌طوری‌که استان البرز در حال حاضر دومین استان کشور از لحاظ

راهبران

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷





### با حمل و نقل چگونه است؟

انجمن‌های صنفی به‌عنوان محور ارتباطی این اداره کل یا جامعه رانندگان و شرکت‌ها نقش مهمی در توسعه صنعت حمل و نقل دارند. تاکنون اموری مانند صدور، تمدید و تعویض کارت هوشمند رانندگان و ناوگان و صدور بارنامه و صورت وضعیت مسافری به تشکلهای صنفی واگذار شده است.

برای اجرای برنامه‌های حمل و نقلی نیز نشست‌های مختلفی با تشکلهای صنفی برگزار شده است و برآیند این جلسات ارتقای سطح کیفی خدمات ارائه شده به صاحبان کالا و مسافران و کاهش مشکلات رانندگان و شرکت‌های حمل و نقلی است.

### ■ برای ارتقای بهره‌وری در حوزه حمل و نقل چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌ای برای آینده دارید؟

این اداره در نظر دارد در ماه‌های آتی چند اقدام اساسی از جمله ساماندهی مراکز عمده بار به‌منظور کاهش تردهای اضافی و افزایش بهره‌وری، افزایش کمی و کیفی سامانه‌های هوشمند حمل و نقلی (ITS) به‌منظور بهبود فرایند کنترل و نظارت در بخش حمل و نقل جاده‌ای، ساماندهی وانت‌بارها براساس سیاست‌های مبتنی بر ساماندهی حمل و نقل خرده بار، کاهش میزان معطلی اتوبوس‌های مسافری در پایانه مسافری از طریق افزایش تعداد سرویس‌های روزانه و نصب وب کیوسک در پایانه مسافری برای کاهش زمان معطلی مسافر هنگام دریافت بلیت را انجام دهد؛ البته برنامه ارتقای کمی و کیفی آموزش ارائه شده به رانندگان و سیر کاربران بخش حمل و نقل در دست اقدام است و در این خصوص برنامه‌های مطلوبی تدوین شده است.



### برای اجرای برنامه‌های حمل و نقلی نشست‌های مختلفی با تشکلهای صنفی برگزار شده است و برآیند این جلسات ارتقای سطح کیفی خدمات ارائه شده به صاحبان کالا و مسافران و کاهش مشکلات رانندگان و شرکت‌های حمل و نقلی است

را دریافت کنند. از دیگر اقدامات می‌توان به توزیع ۲۵ هزار حلقه لاستیک با نرخ مصوب میان رانندگان به‌منظور کاهش برخی از هزینه‌های حمل و نقلی، تسهیل فرایند نوسازی ناوگان حمل و نقل برون شهری از طریق برگزاری جلسات مشترک میان اصناف، رانندگان و تولیدکنندگان عمده کشور و تسریع در صدور، تمدید و تعویض کارت هوشمند رانندگان اشاره کرد. در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۹ تعداد ۶۲۷ کارت هوشمند برای رانندگان تمدید و تعویض یا صادر شده است.

### ■ چه برنامه‌هایی برای حل مشکلات پایانه‌های مسافری دارید؟

در اولین اقدام به دنبال برگزاری نشست‌های مشترک میان دو نهاد دولتی مؤثر در عملیات اجرایی پایانه‌های مسافری (اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و سازمان حمل و نقل بار مسافر شهرداری) هستیم تا از این طریق مشکلات و نارسایی‌های موجود در پایانه‌های مسافری را برطرف کنیم.

همچنین در حال انجام دادن اقداماتی نظیر طرح موضوع‌های مربوط به پایانه‌های مسافری در کمیته مشترک ارتقاء و سطح خدمات، تشویق و ترغیب مردم به خرید اینترنتی بلیت اتوبوس از طریق ارائه تخفیف ویژه به‌منظور کاهش مراجعات به پایانه‌های مسافری، نصب وب کیوسک برای تهیه بلیت، تشویق و ترغیب سرمایه‌گذاران برای احداث پایانه در شهرهای فاقد پایانه مسافری، تشکیل گروه نظارت و کنترل در پایانه‌های مسافری برای ممانعت از پدیده دلالی و افزایش تعداد سرویس‌های روزانه به‌منظور افزایش گزینه انتخابی مسافران و ارتقای سطح خدمات خواهیم بود تا بهره‌وری و احساس رضایت از پایانه‌های استان البرز افزایش یابد.

### ■ میزان تعامل با اصناف و انجمن‌های مرتبط



استان‌ها



معاون فنی و نظارت اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز مطرح کرد:

# راهکارهایی برای رسیدن به حد مطلوب در بخش ایمنی



همواره توسعه ایمنی براساس برنامه و راهبرد محقق می‌شود؛ یعنی با پرداختن همه‌جانبه به موضوع ایمنی، می‌توان به ایمنی پایدار دست یافت. یکی از اولین ملزومات برای برنامه‌ریزی و تعیین راهبرد، داشتن بانک اطلاعات جامع تصادفات است. از سوی دیگر در موضوع ایمنی باید رویکرد سیستمی داشت؛ به این معنی که همه دستگاه‌ها و عوامل مرتبط با تصادفات در نظر گرفته شود. این‌ها بخشی از گفته‌های معاون فنی و نظارت اداره راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز است. وی معتقد است که همه دستگاه‌های مرتبط با مقوله ایمنی اعم از اینکه نقش مستقیم داشته باشند، مانند پلیس راه، اورژانس، راهداری و ... یا غیرمستقیم مانند آموزش و پرورش، صداوسیما و رسانه‌ها باید با دیدگاه و برنامه‌ای متمرکز و با در نظر گرفتن تمام اجزا و عوامل مؤثر اعم از راه، کاربران راه، قوانین و مقررات و وسیله نقلیه، برای بهبود وضعیت ایمنی تلاش کنند. به ادعای عادل منصور کیایی، با توجه به این موارد، مهمترین اقدام برای تحقق ایمنی پایدار و هماهنگی و انسجام بین دستگاهی، تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌ها در استان‌ها است و باید به‌غیر از اقدامات اجرایی و عملیاتی، برنامه‌ها و اقداماتی را بر اساس نتایج میان‌مدت و بلندمدت تدوین و بر نحوه اجرای آن نظارت کرد. مشروح گفت‌وگوی خبرنگار ما با عادل منصور کیایی؛ معاون فنی و نظارت اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز در پی می‌آید.



در زمینه  
تصادفات چنانچه  
اقدامات مبتنی  
بر تحلیل آماری  
و علت‌یابی  
و وقوع تصادف  
برنامه‌ریزی و  
اجرا شود، نتایج  
مطلوب‌تری در پی  
خواهد داشت

## اقداماتی از حوزه شما انجام گرفته است؟

تغییر در رفتار نیاز به آموزش دارد و زمانی الگوی رفتاری تغییر می‌کند و تغییر رفتار ایجاد می‌شود که آموزش‌ها به‌صورت مستمر و مختص کاربران جاده‌ای و متناسب با شرایط آن‌ها اجرا شود که این امر مستلزم دخالت و همکاری و مساعدت دستگاه‌های مرتبط و مختلف است. تغییر رفتار ترافیکی باید منتج به هنجار و ارزش اجتماعی شود. بنابراین برای تحقق ایمنی آموزش‌ها باید منجر به افزایش دانش ترافیکی و پس از آن تبدیل به تغییر رفتار و برای تأثیرگذاری و ماندگاری تبدیل به ارزش و هنجار اجتماعی شود. خانواده، مدارس، محل کار و همه نهادهای اجتماعی، رسانه‌ها و ... می‌توانند در این فرایند نقش داشته باشند؛ ولی جایگاه خانواده و مدارس اهمیت بیشتری

## ■ برای رسیدن به حد مطلوب در بخش ایمنی چه راهکارهایی پیشنهاد دارید؟

پرداختن به مقوله آموزش و فرهنگ‌سازی، تمرکز بر اقدامات پیشگیرانه، شناسایی نقاط پر حادثه و حذف و اصلاح آن، نوسازی ناوگان، توجه به نظارت و کنترل‌های مشترک و مستقل، استفاده بیشتر از سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند، نظارت بیشتر مدیران فنی شرکت‌ها، کنترل مستقیم اسناد حمل و وسایل حمل‌ونقل عمومی، تهیه چک‌لیست بازرسی ایمنی راه و بازدیدهای هفتگی براساس آن، موارد و اقداماتی است که در افزایش ایمنی تأثیر گذارند و در استان البرز در حال انجام است.

■ بخشی از معضلات جاده‌ای مربوط به شهروندان است. برای آگاهی و فرهنگ‌سازی شهروندان چه

راهبر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷





دارد. زیرا آموزشی منجر به تغییر رفتار می شود که از سنین کودکی آغاز شود و بهترین سن آموزش زیر ۱۲ سال است. کاربران آسیب پذیر در بخش تصادفات رانندگی شامل ۲ گروه است؛ یک گروه افرادی که به لحاظ ذهنی و آگاهی در شرایط مناسبی قرار ندارند، مانند کودکان و نوجوانان یا سالمندان که به دلیل شرایط جسمی یا آگاهی نداشتن از مخاطرات ترافیکی در مواجهه با مخاطرات ترافیکی دچار مشکل می شوند و عکس العمل به موقع و مناسب نشان نمی دهند. گروه دیگر افرادی هستند که در مواجهه با مخاطرات فاقد حفاظ هستند و هرگونه برخوردی منجر به صدمه مستقیم به جسم کاربر می شود، مانند عابران پیاده و موتورسواران. در استان البرز براساس تحلیل تصادفات، آموزش کاربران آسیب پذیر در اولویت قرار گرفت و به ترتیب برنامه هایی برای آموزش دانش آموزان، اعم از کودکان و نوجوانان، در قالب طرح های ایمن سازی مدارس، برای موتورسیکلت سواران و عابران پیاده در قالب توزیع بسته های آموزشی و برگزاری همایش های ایمنی و برای رانندگان و شاغلان بخش های مختلف حمل و نقل عمومی و نیز متناسب با شرایط آن ها، برگزار شد. در این خصوص در سال گذشته در ۲۵ مدرسه حاشیه راه با ظرفیت ۲۰۰۰ دانش آموز اقدامات مرتبط با ایمن سازی فیزیکی و ارائه آموزش به دانش آموزان اجرایی شد. همچنین ۴ طرح جداگانه برای ارتقای ایمنی کاربران آسیب پذیر اجرا شد.

■ چه تعداد مجتمع خدماتی - رفاهی در استان البرز وجود دارد؟ آیا برای افزایش تعداد این مجتمع ها موافقت هایی صادر شده است؟

در طول راه های استان البرز ۹ مجتمع خدماتی - رفاهی وجود دارد. این تعداد مجتمع نسبت به طول راه های استان کفایت می کند و چنانچه درخواستی برای ایجاد مجتمع جدید ارائه شود، براساس ضوابط و شرایط موجود در طرح جامع تأسیس و بهره برداری از مجتمع های خدماتی - رفاهی اقدامات لازم انجام و از سرمایه گذار حمایت می شود.

■ تاکنون برای ارتقای بهره وری در حوزه فنی و نظارت چه اقداماتی انجام داده اید؟ و به دنبال اجرای چه طرح هایی هستید؟

مهم ترین رکن در بهره وری هر سیستمی نیروی انسانی آن مجموعه است. تکیه بر تخصص گرایی، تجربه و علاقه مندی افراد در به کارگیری آن ها در پست های مرتبط تأثیر زیادی در بهره وری دارد. علاوه بر این در حوزه ایمنی، استفاده از تجهیزات

حمل و نقل هوشمند می تواند در ارتقای بهره وری نقش بسزایی داشته باشد. در استان البرز به لحاظ شرایط خاص ترافیک عبوری و تردد آن این امر بسیار بیشتر مورد توجه قرار گرفته است؛ زیرا مدیریت ترافیک در شرایط کنونی استان البرز بسیار حائز اهمیت است. با در نظر گرفتن این شرایط درخصوص گسترش استفاده از فناوری های حمل و نقل هوشمند اقدامات خوبی با حمایت ستاد مرکزی انجام شده است. به طور مثال درخصوص دوربین های نظارت تصویری درحالی که میانگین پوشش جغرافیایی نصب دوربین ها در کشور ۱۰۰ کیلومتر است، در استان البرز ۱۲ کیلومتر است که در مدیریت ترافیک به ویژه در ایام پرت تردد و تعطیلات بسیار تأثیرگذار است.

■ از نظر ایمنی و کاهش تصادفات جاده ای در چه جایگاهی قرار دارید؟

از سال ۹۲ تا سال ۹۸ استان البرز از لحاظ ایمنی و کاهش تصادفات در شرایط بسیار خوبی قرار داشته است؛ به طوری در طول ۷ سال یادشده، کاهش تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در کشور ۳/۵ درصد بوده، ولی استان البرز ۲۳/۶ درصد بوده است. این موضوع بدون شک ناشی از اقداماتی بوده که با همکاری و هماهنگی دستگاه های ذی ربط انجام شده است. در بخش کاربران آسیب پذیر کاهش ۵۰ درصدی در تلفات تصادفات موتورسواران و کاهش ۴۰ درصدی تلفات تصادفات عابران پیاده در استان محقق شده است که یکی از عوامل تأثیرگذار بر آن، ارائه آموزش های مرتبط به آن ها بوده است. در زمینه تصادفات چنانچه اقدامات مبتنی بر تحلیل آماری و علت یابی وقوع تصادف برنامه ریزی و اجرا شود، نتایج مطلوب تری در پی خواهد داشت که این امر تا حدود زیادی در استان البرز محقق شده است.

■ مهم ترین چالش ایمنی در استان چیست؟ چه راهکار عملیاتی برای رفع چالش ها دارید؟

بی توجهی به رویکرد سیستمی به مقوله ایمنی توسط دستگاه های مرتبط با ایمنی راه از جمله این چالش ها است؛ چون ترافیک موضوع پیچیده و چندوجهی است و بر این اساس در بروز این پدیده عوامل متعددی دخالت دارند، اعم از انسان، آموزش، فرهنگ، اقتصاد، راه، نظارت، وسیله نقلیه، وضعیت آب و هوا و ... که تصادف یکی از پیامدهای ترافیک است. نبود نگاه نظام مند، باعث ایجاد چالش های زیادی در این بخش شده است. نداشتن هماهنگی کامل و جامع دستگاه های مرتبط با کاهش تصادفات و افزایش ایمنی، فقدان یک نهاد راهبر، تصمیم گیر و تمام کننده در زمینه ایمنی که به صورت کشوری و به تبع آن استانی وجود داشته باشد، البته در حال حاضر کمیسیون ایمنی به صورت استانی فعالیت و تا حدودی نقش راهبری و تأثیرگذاری را دارد، ولی با توجه به اهمیت و چندوجهی بودن مقوله تصادفات و اهمیت ایمنی باید این تشکیلات به شورای عالی تغییر یابد. دستگاه های مرتبط با ایمنی و مسئول در تصادفات گاهی در جایگاه داور و قضاوت قرار می گیرند و این مسئله باعث می شود نقش ها و مسئولیت هایی که در حوزه ایمنی دارند، گاهی تحت تأثیر این امر قرار گیرد. سرقت مداوم سامانه های حمل و نقل هوشمند یکی از بزرگ ترین مشکلاتی است که دائم استان با آن مواجه است که البته هماهنگی هایی با پلیس راه برای نصب آلارم بر روی سامانه ها انجام شده است. آزادراه تهران - کرج - قزوین علاوه بر اینکه یکی از راه های شریانی مهم است، به دلیل نحوه توسعه شهری در استان، به عنوان یک کمربندی شهری نیز مورد استفاده قرار می گیرد که علاوه بر حجم بالای ترافیک شاهد حضور متکدیان و دست فروشان در سطح آزادراه هستیم؛ هر چند بارها در طرح هایی با هماهنگی نهادهای ذی ربط این افراد جمع آوری و ساماندهی شده اند، ولی متأسفانه مشکل به طور کامل برطرف نشده است.



سرقت مداوم  
سامانه های  
حمل و نقل  
هوشمند یکی  
از بزرگ ترین  
مشکلاتی است  
که دائم استان  
با آن مواجه  
است که البته  
هماهنگی هایی  
با پلیس راه برای  
نصب آلارم بر  
روی سامانه ها  
انجام شده است



استان‌ها

معاون توسعه مدیریت و منابع اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز:

## به دنبال توسعه برنامه‌های رفاهی و فرهنگی برای کارکنان هستیم

تعداد کارکنان شاغل در اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز ۱۶۰ نفر است که از این تعداد ۴۵ نفر رسمی، ۲۷ نفر پیمانی، ۳۹ نفر قرارداد کار معین، ۱۹ نفر قرارداد کارگری و ۳۰ نفر قرارداد طرح هستند. همچنین ۱۸۴ نفر در قالب نیروهای شرکتی در بخش‌های مختلف راهداری با این اداره کل همکاری می‌کنند. برای کسب اطلاعات بیشتر در خصوص نیروی انسانی این اداره کل، از رحمان شجاعی معاون توسعه مدیریت و منابع اداره راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز چند سوال پرسیدیم که با گشاده رویی به سؤال‌های ما پاسخ داد.



آن‌ها چه اقداماتی برای تجهیز رفاهی و بهسازی این راهدارخانه‌ها انجام شده است؟

در سطح استان البرز ۱۳ راهدارخانه وجود دارد که عمدتاً نیاز به انجام تعمیرات اساسی داشتند. در این خصوص اقداماتی مانند بهسازی، رنگ‌آمیزی، تجهیز، تعویض و تکمیل سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی، نصب سردر، دیوارکشی و ... انجام شد. حتی برخی از راهدارخانه‌های استان فاقد انشعابات اصلی مانند برق، گاز و آب بودند که رفع شد و در حال حاضر راهدارخانه‌های استان از شرایط نسبتاً مطلوبی برخوردار هستند.

■ چه پیشنهاد یا درخواستی در حوزه فعالیت آن معاونت دارید که موجب بهره‌وری و بهبود در حوزه منابع انسانی یا رفاهی استانی یا سراسری می‌شود؟

با توجه به مشکلات معیشتی موجود، در نظر گرفتن راهکارهای قانونی برای اعطای تسهیلات قرض‌الحسنه به کارکنان موجب دلگرمی بیشتر آن‌ها می‌شود. همچنین ارائه خدمات رفاهی به بازنشستگان و نیز آموزش‌های مستمر و هدفمند به منظور توانمندسازی و بهره‌ورسازی دانسته‌های کارکنان می‌تواند بهره‌وری در این حوزه را افزایش داد.

■ یکی از وظایف ذاتی معاونت توسعه، ایجاد امکانات و خدمات رفاهی کارکنان و به‌ویژه برای خانواده‌های آنان است، چه اقدامی در این زمینه انجام شده یا در حال انجام است؟

برای تهیه امکانات رفاهی برای کارکنان شاغل در این اداره کل براساس هماهنگی‌های انجام‌شده با بانک‌ها، امکاناتی برای اخذ تسهیلات فراهم شد و همکاران برای دریافت تسهیلات به بانک معرفی شدند. همچنین با توجه به وجود کارخانه‌های تولیدی مواد غذایی در استان، رایزنی‌هایی انجام شد و در چندین نوبت اقلام موردنیاز همکاران باقیمت مناسب تهیه و در اختیار آنها قرار گرفت. هماهنگی برای استفاده همکاران از سالن‌های ورزشی سایر ادارات استان و همچنین حمایت از کارکنان برای حضور در مسابقات ورزشی در مناسبت‌های مختلف، برگزاری اردوهای فرهنگی - زیارتی ویژه بانوان با هماهنگی ستاد بسیج و ... از جمله اقداماتی است که برای امور رفاهی نیروی انسانی انجام شد و امید است در سال جاری نیز بتوان خدمات مناسب‌تری به کارکنان ارائه داد.

■ با توجه به تعدد راهدارخانه‌ها در استان و اهمیت

با ارائه خدمات رفاهی به بازنشستگان و نیز آموزش‌های مستمر و هدفمند به منظور توانمندسازی و بهره‌ورسازی دانسته‌های کارکنان می‌توان بهره‌وری در این حوزه را افزایش داد

تعداد کارکنان شاغل در اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان البرز



رام‌بران

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷



مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان مطرح کرد:

## نگرش جدید مدیریتی، ضامن ارتقای بهره‌وری راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

استان گلستان با توجه به موقعیت استراتژیک و مهم به‌ویژه مجاورت با کشور ترکمنستان و از طرفی ظرفیت بالای تولید محصولات کشاورزی استراتژیک گندم و محصولات مثل سویا، سیب‌زمینی، کلبزا، چغندر و تولیدات غیر کشاورزی نظیر سیمان و نئوپان، جایگاه ویژه‌ای در بخش حمل و نقل جاده‌ای دارد که نیازمند توجه ویژه برای ارتقای خدمات‌رسانی به بخش‌های متقاضی است. در حال حاضر در استان گلستان ۷۵ شرکت مسافربری با ۱۵۱۶ ناوگان و ۳۲۲۱ راننده فعالیت دارند. همچنین این استان دارای ۲۰ تشکل صنفی بخش حمل و نقل جاده‌ای فعال است. در بخش کالا نیز ۷۹ شرکت حمل و نقل کالا با ۱۰ هزار و ۱۲۷ ناوگان باری و ۱۲ هزار و ۲۷۸ راننده فعالیت دارند. آمار تردهای ورودی و خروجی از مرز اینچه برون در سال ۹۸ حدود ۲۱ هزار و ۵۳ مورد، شامل صادرات انواع مصالح ساختمانی و کشاورزی و ۱۱۳ هزار و ۲۵۸ نفر مسافران ورودی و خروجی بوده است. همچنین کالاهای ورودی حدود ۹ هزار و ۲۵۰ مورد، کالاهای خروجی ۱۱ هزار و ۸۰۳ مورد، ۵۶ هزار و ۶۵۶ نفر مسافران ورودی و ۵۶ هزار و ۶۰۲ نفر مسافران خروجی بوده است. به گفته مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان از ابتدای سال جاری در محدوده نقطه صفر مرزی استان پست پایش بهداشت مستقر بوده و به کارکنان آموزش‌های لازم جهت پیشگیری از شیوع این ویروس داده شده است. مهدی میقانی گفت: پایانه مرزی اینچه برون با حدود ۵۰ هکتار وسعت، تنها مرز رسمی کشور در استان گلستان بین ایران و ترکمنستان است که بخشی از مراودات اقتصادی اجتماعی بین دو کشور از طریق آن انجام می‌شود و ۵۵ کیلومتر تا آق‌قلا و ۷۵ کیلومتر تا مرکز استان فاصله دارد. عبور راه‌آهن بین‌المللی ایران - ترکمنستان - قزاقستان، بازارچه مرزی، تالاب‌های آلماکل و آلاگل و برنامه‌هایی که برای رونق اقتصادی اجتماعی این منطقه دیده شده، این مرز و پایانه را هم به یکی از مرزها و پایانه‌های فعال کشور تبدیل کرده است. در خصوص فعالیت‌ها، اقدامات انجام شده و برنامه‌های آینده این اداره کل با مهدی میقانی مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان گفت‌وگویی انجام داده‌ایم که مشروح آن در پی می‌آید.



علوی، بسیج سازندگی و خیرین جهت تسریع و جهش در ارائه خدمات و رفع محرومیت از مناطق محروم و کم‌برخوردار به عمل آمده است.

■ **برای اقتصادی شدن حمل و نقل در این استان چه اقداماتی انجام داده‌اید یا قرار است انجام دهید؟**

ارتقای سطح مدیریت شرکت‌ها با آموزش‌های لازم و به‌روز کردن سیستم مدیریت شرکت‌های بخش حمل و نقل جاده‌ای و عبور از مدیریت سنتی به سمت علمی کردن فعالیت‌ها و همچنین بهره‌مندی از ظرفیت دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی برای تغییر رویکرد بخش حمل و نقل جاده‌ای از اولویت‌های ما است.

■ **برای ارتقای بهره‌وری در حوزه حمل و نقل و راهداری چه اقداماتی باید انجام گیرد؟**

گام نخست نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای است که زمینه را برای کاهش هزینه‌های محتمل بر رانندگان، شرکت‌ها و ... فراهم می‌کند. از طرفی بهره‌مندی از فناوری اطلاعات در حوزه حمل و نقل جاده‌ای و ایجاد سامانه‌های لازم برای نظارت و خدمات‌رسانی و به‌روز رسانی سامانه‌های موجود از جمله اقدامات انجام گرفته برای ارتقای بهره‌وری است.



■ **برنامه‌های شما در دو بخش راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای ماه‌های آتی چیست؟**

در بخش راهداری بیشتر انرژی صرف بهسازی، بازسازی و لکه‌گیری محورهای مواصلاتی می‌شود تا شاهد ارتقای سطح رضایت رانندگان و بهره‌مندان از جاده‌ها باشیم. موضوع دیگر راه‌های روستایی است که با توجه به اینکه به‌تازگی به اداره محول شده و مطالبات زیادی از سوی دهیاران و شوراهای روستایی مطرح می‌شود، نیاز به برنامه‌ریزی مناسب داریم. در بخش حمل و نقل جاده‌ای تسریع در تخلیه و جابه‌جایی محصولات کشاورزی استان و برآورده شدن نیازهای حمل و نقل برای جابه‌جایی نیازهای اساسی استان از جمله اولویت‌ها است.

■ **با چه مشکلاتی در اجرا روبه‌رو هستید؟ برای حل این مشکلات چه برنامه‌ای دارید؟**

در زمینه راهداری با توجه به حجم بالای فعالیت‌ها نیاز به اعتبارات بیشتر است که در شرایط کنونی تأمین اعتبارات به‌سختی امکان‌پذیر است. از این‌رو باید با توان و ظرفیت داخل سازمانی خدمات‌رسانی لازم به عمل آید؛ هرچند برنامه‌ریزی لازم برای بهره‌مندی از ظرفیت سازمان‌های دیگر همچون بنیاد





استان‌ها

معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان:

## تعاملات ضابطه‌مند با اصناف

# الفبای افزایش بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل



مهمترین عامل در ارتقای بهره‌وری، نوسازی ناوگان فرسوده است. با توجه به سن بالا و کیفیت پایین ناوگان موجود نیازمند اتخاذ تصمیم عاجل در سطح برنامه‌های کلان کشور است

رام‌بران

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷



بر پایه آمارهای موجود و تحلیل‌های ترافیکی انجام‌گرفته، مهمترین عامل بروز تصادفات رانندگی در ایران عامل انسانی است. پس کاربران ترافیک انسان خواه عابر باشند یا راننده، باید ملزم به رعایت قوانین و مقررات ترافیک در هر شرایطی باشند که نتیجه آن ایمنی تردد، جلوگیری از هرج‌ومرج، جلوگیری از هدر رفتن سرمایه‌های کشور و جلوگیری از تصادفات و ایجاد محیطی امن برای خود و دیگران و ... است. این‌ها بخشی از گفته‌های معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان است که معتقد است یکی از وظایف ذاتی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ارتقای سطح ایمنی و توجه ویژه به زیرساخت‌ها و کاهش تصادفات با محوریت حمل‌ونقل جاده‌ای است. به اذعان وی، اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان برای رسیدن به این هدف برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت را در بخش‌های مختلف در دستور کار خود قرار داده است. از جمله استفاده از سامانه‌های هوشمند که باعث افزایش سطح ایمنی عبور و مرور و ارتقای سطح خدمات مسافری، کنترل سرعت بالای وسایل نقلیه، صرفه‌جویی در هزینه‌های حوزه کاری و ... می‌شود. گفت‌وگوی خبرنگار ما با ایوب میر شاهی معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان در خصوص تمامی ابعاد حمل‌ونقلی این اداره کل از نظر تان می‌گذرد.

می‌کنند. این امر با همکاری صنوف مشابه پایانه مسافربری گرگان در حال پیگیری است.

■ از لحاظ ایمنی و کاهش تصادفات جاده‌ای در چه جایگاهی قرار دارید؟

در سال‌های اخیر، برای رفت‌وآمدها از وسیله غیرایمن موتورسیکلت به دلیل ارزان بودن، مصرف کم سوخت، قابلیت مانور و دارا بودن فضای کم استفاده می‌شود. متأسفانه شرایط اقلیمی و جغرافیایی و قطب کشاورزی بودن استان از موتورسیکلت در انجام امور مختلف به‌خصوص کشاورزی افزایش یافته است که در این استان بیشترین تلفات سوانح رانندگی در جاده‌ها به‌ویژه جاده‌های برون‌شهری و روستایی را راکبان موتورسیکلت به خود اختصاص داده‌اند؛ به طوری که در سال ۹۸ حدود ۳۱ درصد تلفات جاده‌ای استان را راکبان موتورسیکلت و بخش دیگر را عابران پیاده که حدود ۲۰ درصد است، تشکیل داده‌اند. پس برای حل این معضل ضرورت فرهنگ‌سازی و آموزش رفتارهای صحیح ترافیک آشکارتر می‌شود. از اقدامات انجام‌گرفته می‌توان به آموزش موتورسواران و عابران پیاده و توزیع کلاه ایمنی به راکبان موتورسیکلت، آموزش فرهنگ ایمنی به دانش‌آموزان و والدین آنها و توزیع اقلام آموزشی، پخش تیزرهای ترافیکی از طریق مرکز سیمای جمهوری اسلامی گلستان، استفاده از پارک آموزش ترافیک برای آموزش دانش‌آموزان و سایر رانندگان، نصب بنرهای آموزش با موضوعات ترافیک در مکان‌های عمومی و نصب بر عرشه پل‌های عابر پیاده و آموزش به رانندگان وانت‌بارها و وسایل نقلیه کشاورزی و ... اشاره کرد.

■ مهم‌ترین چالش ایمنی در استان چیست؟ چه راهکار عملیاتی برای رفع چالش‌ها دارید؟

استان گلستان برای ارتقای سطح ایمنی و توجه ویژه به زیرساخت‌ها و کاهش تصادفات برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت را در بخش‌های مختلف در دستور کار قرار داده است که از آن جمله می‌توان به استفاده از سامانه‌های هوشمند که باعث افزایش سطح ایمنی عبور و مرور و ارتقای سطح خدمات مسافری، کنترل سرعت بالا وسایل نقلیه، صرفه‌جویی در هزینه‌های حوزه کاری و ... می‌شود، اشاره کرد. این اداره کل همچنین ۲۱ دوربین

■ برای حل مشکلات پایانه‌های بار و رانندگان اقداماتی انجام دادید؟

از جمله اقدامات انجام‌شده در این حوزه می‌توان به نظارت مستمر بر فعالیت شرکت‌ها و رسیدگی به شکایات رانندگان و ارجاع تخلفات به کمیسیون‌های رسیدگی به تخلفات، بهسازی فیزیکی و رفع نواقص شرکت‌های حمل‌ونقل، نظارت بر فرایند توزیع ۶۳ هزار حلقه لاستیک از ابتدای طرح تاکنون در میان کامیون‌داران، تأکید بر ضدغفونی کردن مستمر شرکت‌های حمل‌ونقل در استان و ارائه خدمات برابر پروتکل‌های بهداشتی تصویب‌شده توسط ستاد کرونا، ساماندهی نرخ حمل کالا بر اساس تن-کیلومتر و رفع مشکلات حادث شده اشاره کرد.

شایان ذکر است، نظارت بر عملکرد مدیران فنی شرکت‌های حمل‌ونقل کالا، اجرای طرح گشت‌های کنترل دروازه‌ای مشترک با صنوف و پلیس راه و نظارت بر مراکز طب کار و معاینات سلامت شغلی رانندگان و مراکز آموزشی استان و تشکیل‌های صنفی مجری کارت هوشمند از دیگر اقداماتی است که برای حل مشکلات بخش حمل‌ونقل استان انجام‌گرفته است.

■ چه برنامه‌هایی برای حل مشکلات پایانه‌های مسافربری دارید؟

یکی از مشکلات این بخش، هزینه‌های بالای اجاره‌بهای ماهیانه غرفه پرداختی توسط شرکت‌ها است که در این خصوص با تشکیل جلسات و مکاتباتی که با شهرداری مرتبط به‌عمل آمده است، منتج به ساماندهی هزینه اجاره‌بها شده است. در خصوص فعالیت دلالان و جارجیان و سواری‌های پلاک شخصی در پایانه‌های اتوبوس‌رانی گرگان با هماهنگی‌های به عمل آمده با مقام‌های استانی موضوع در حال پیگیری است. برای ارتقای سطح خدمات و افزایش رضایتمندی مسافران برنامه تشویق مردم به استفاده از بلیت‌های اینترنتی در دستور کار این اداره کل قرار دارد، چراکه این اقدام ما را به سمت صرفه‌جویی در سرمایه‌گذاری پایانه‌های مسافر هدایت می‌کند. گام بعدی، مجهز شدن پایانه مسافربری گنبدکاووس به سیستم فروش یکپارچه بلیت (وب کیوسک) برای آن دسته از شهروندانی است که به پایانه مسافربری مراجعه



صفر، ایام نوروز، سالروز ارتحال امام خمینی(ره) و... موردبررسی گرفته است.

تعامل با تشکلهای صنفی دست‌اندرکار در بخش حمل‌ونقل که به‌عنوان بازوان اجرایی سازمان مشغول به خدمت هستند، بسیار سازنده است؛ به‌طوری که بخشی از امور و خدمات حمل‌ونقل به آنها تفویض شده است.

این اداره کل به مناسبت‌های مختلف مانند اربعین حسینی، گرامیداشت هفته حمل‌ونقل، رانندگان و راهداری، برنامه‌ریزی در به‌روزرسانی نرخ تن - کیلومتر و ... با صنوف تشکیل جلسه داده و از تجارب و پیشنهادهای آنان در پیشبرد اهداف مشترک استفاده کرده است و همچنان از ظرفیت‌های بالقوه آنان برای تصمیم‌گیری و تسهیل در اجرای امور مرتبط بهره‌مند می‌شویم. در بخش کالا تعداد ۱۱ انجمن صنفی کارگری و ۳ انجمن صنفی کارفرمایی در مجموع ۱۴ تشکل صنفی فعال هستند که با توجه به تعامل موجود ضمن برگزاری جلسات هماهنگی توانستیم در امر جابه‌جایی محصولات استراتژیک کشاورزی نظیر گندم، جو، کلزا و سیب‌زمینی در مجموع به میزان ۲ میلیون تن که همزمان برداشت می‌شود و به دلیل فسادپذیر بودن دارای حساسیت بالایی است، موفق عمل کنیم.

#### ■ برای ارتقای بهره‌وری در حوزه حمل‌ونقل چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌ای برای آینده دارید؟

برای ارتقای بهره‌وری در بخش مسافری اقداماتی از جمله تأکید بر کنترل و نظارت بیشتر بر شرکت‌ها و ناوگان حمل‌ونقل برای ارائه خدمات مطلوب به مسافران و ارتقای سطح خدمات و ایمنی وسایل نقلیه با نظارت بر مدیران فنی و حضور آنها انجام شده است. درخصوص برنامه‌های آینده به دنبال گسترش همکاری بین اداره کل و تشکلهای صنفی با بالا بردن اطلاعات حمل‌ونقلی مدیران شرکت‌ها و همچنین گستره نظارت تشکلهای صنفی و این اداره کل برای گسترش فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه عمومی با محور قرار دادن مسافر هستیم.

در بخش کالا با اجرای بهینه سیاست‌های سازمان نظیر طرح تخصیص سوخت براساس پیمایش، تمدید کارت هوشمند براساس عملکرد و استقرار سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل مانند سامانه توزین حین حرکت، نوسازی ناوگان و اقدامات مشابه، شاهد افزایش بهره‌وری و اثربخشی در حمل‌ونقل بوده‌ایم. توانمندسازی شرکت‌ها با اجرای طرح رتبه‌بندی باعث تقویت و ایجاد انگیزه سرمایه‌گذاران شده و با ایجاد همدلی و تعامل بین تمام فعالان حمل‌ونقل منجر به ارتقای خدمات اثربخشی در این عرصه می‌شود. مهمترین عامل در ارتقای بهره‌وری، نوسازی ناوگان فرسوده است. با توجه به سن بالا و کیفیت پایین ناوگان موجود نیازمند اتخاذ تصمیم عاجل در سطح برنامه‌های کلان کشور است. عوامل دیگری که در بالا بردن بهره‌وری حمل‌ونقل تأثیرگذار است، اجرای طرح بهره‌برداری از شرکت‌های بزرگ‌مقیاس هوشمند و بازارگاه‌های الکترونیکی بار است.

علاوه بر موارد یادشده، اجرای محاسبه کرایه براساس تن کیلومتر و به‌روزرسانی مستمر با شاخص‌های ابلاغی در سطح استان و نظارت مستمر بر عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل از برنامه‌های این اداره کل برای انتفاع شاغلان بخش حمل‌ونقل و تأمین هزینه‌های ثابت و متغیر کامیون‌داران بوده است. ایجاد تعادل بین میزان بار و ناوگان حمل‌ونقل تأثیر به‌سزایی در به‌صرفه بودن و اقتصادی شدن حمل‌ونقل دارد.

نظارت بر عملکرد ناوگان و رانندگان، توسعه شرکت محوری و توانمندسازی شرکت‌ها، ارتقای مستحقات و تجهیزات شرکت‌های حمل‌ونقل و تجهیزات شرکت‌های حمل‌ونقل، توجه مسئولان کشوری به نوسازی ناوگان از طریق تخصیص تسهیلات مناسب بانکی و تسهیل واردات ناوگان باکیفیت و معتبر از جمله مواردی است که برای ارتقای بهره‌وری در حوزه حمل‌ونقل مؤثر و قابل اجرا است



#### در سال ۹۸ حدود ۳۱ درصد تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای استان را راکبان موتورسیکلت و بخش دیگر را عابران پیاده که حدود ۲۰ درصد است، تشکیل داده‌اند

نظارت بر تصویر دارد که ۲۰ سامانه فعال هستند و یکی دیگر به‌زودی فعال خواهد شد. همچنین ۴ سامانه دیگر در سال جاری نصب و راه‌اندازی خواهد شد. در راستای کنترل سرعت بالا، ۲۰ سامانه ثبت تخلفات عبور و مرور در جاده‌های استان فعال هستند و با برنامه‌ریزی انجام‌شده، در قالب قرارداد کشوری ۲۲ سامانه دیگر در سال جاری که عملیات اجرای آن شروع شده است، به بهره‌برداری خواهد رسید. از دیگر سامانه‌ها می‌توان WIM و ترافیک‌نما، ترددشمار برخط، سپهتن، معاینه فنی و ... را نام برد. علاوه بر این صرفه‌جویی و بهره‌وری در هزینه‌ها مقوله‌ای است که در دستور کار دارد و در این خصوص توانستیم در سال گذشته سیستم‌های هوشمند را ارتقا و تصاویر دوربین‌های نظارت تصویری را به تعدادی از راهدارخانه‌های مهم استان انتقال دهیم؛ به‌خصوص در فصل زمستان همکاران بخش راهداری با استفاده از اطلاعات دریافتی از سامانه‌های مذکور اکیپ‌های طرح زمستانه را مدیریت می‌کردند که این امر نقش بسزایی در کاهش هزینه داشته و مورد رضایت شهروندان و همکاران بوده است. همچنین در راستای صرفه‌جویی در هزینه‌ها تفاهم‌نامه‌ای با شرکت ارتباطات زیرساخت استان امضا کردیم و این امر باعث شد بخشی از انتقال تصویر دوربین‌های نظارتی را از سیستم رادیویی و فیبر مخابرات بر روی خط فیبر نوری زیرساخت انتقال دهیم و این امر در دستور کار خواهد بود.

#### ■ میزان تعامل با اصناف و انجمن‌های مرتبط با حمل‌ونقل چگونه است؟ برآیند این جلسات به کجا انجامیده است؟

از سیاست‌های این اداره، تعامل مطلوب با تشکلهای صنفی اعم از کارفرمایی و رانندگان است. در حال حاضر با برگزاری جلسات متعدد با صنوف برای حل مشکلات همکاری همه‌جانبه داشته‌ایم. همچنین درخصوص تعامل با صنوف در بخش مسافر، جلساتی به‌صورت شهرستانی و استانی برگزار و برخی از مشکلات پایانه‌ها را اعلام کردیم و برای برطرف کردن نواقص تصمیم‌گیری و اقدام شد. این موارد در تمام جلسات با صنوف درخصوص موضوع‌هایی در مناسبت‌های مختلف از جمله اربعین حسینی، ۲۸،



استان‌ها

معاون راهداری اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان:

## نیازمند اعتبارات کلان برای تکمیل پروژه‌های نیمه‌کاره هستیم

بهسازی جاده‌های استان انجام شده یا در حال انجام است؟

در سال ۹۵ در محورهای استان گلستان ۴۸ نقطه پرتصادف شناسایی شد که بلافاصله طبق ابلاغ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تمامی این نقاط با تابلوهای فسفری آشکارسازی شد که ۸ نقطه اصلاح شده است.

در خصوص نوسازی و بهسازی محورها نیز طرح سراسری ارتقای کیفی روکش آسفالت راههای شریانی آغاز شده و تاکنون ۲۷ کیلومتر روکش آسفالت، ۶۷ هزار مترمربع لکه‌گیری و ۲۹ کیلومتر فوک سیل در محورها اجرا شده است.

■ برای افزایش بهره‌وری در بخش راهداری با توجه به منابع موجود چه اقداماتی می‌توان انجام داد؟ و با چه مشوق‌هایی می‌توان از بخش خصوصی برای ارتقای وضعیت جاده‌های بهره برد؟

آموزش نیروی انسانی برای نیل به بهره‌وری مطلوب باید مورد توجه قرار گیرد. با توجه به هزینه‌های بالای ساخت راههای روستایی می‌توان از طریق فاینانس برای ارتقای وضعیت جاده‌ها بهره گرفت.

■ در اجرای طرح‌های راهداری با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟ برای حل این مشکلات چه برنامه‌ای دارید؟

با توجه به پرهزینه بودن احداث و نگهداری ابنیه فنی راه‌ها و کمبود اعتبارات ابلاغی با مشکلات فراوانی روبه‌رو هستیم و در این زمینه به دنبال اولویت‌بندی سالانه پروژه‌ها هستیم. اگر چه تمامی پروژه‌ها از اهمیت بالایی برخوردار هستند.

■ برای ارتقای بهره‌وری در حوزه راهداری چه اقداماتی باید انجام گیرد؟

برای ارتقای بهره‌وری در حوزه راهداری می‌توان به مواردی شامل روش‌های اجرایی کارآمد، تجهیزات و ابزار کار سالم، فضای کار متعادل و از همه مهمتر نیروی انسانی واجد صلاحیت اشاره کرد.

از آغاز طرح سراسری ارتقای کیفی راهداری، روکش آسفالت راههای شریانی استان‌ها در حال بهسازی و نوسازی است. براساس آمارهای موجود از ابتدای سال جاری در استان گلستان تاکنون ۳۶ کیلومتر از راههای شریانی استان آسفالت شده است. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اجرای این طرح، به دنبال تحقق روش‌های زودبازده و کم‌هزینه با رویکرد جدید و استفاده از عملیات پیشگیرانه و روش‌های حفاظتی از قبیل میکروسرفیسینگ، چپ سیل، اسلاری سیل و فوک سیل و ... است.

همان طوری که معاون راهداری اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گلستان در گفت‌وگو با خبرنگار ما اذعان می‌دارد، اجرای راهداری نوین برای ساخت جاده‌هایی ایمن و بهره‌گیری از پیمانکاران باتجربه و کارآمد و استفاده از دانش روز و دستیابی به اهداف جهش تولید و اقتصاد مقاومتی در دستور کار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای قرار گرفته است.

به گفته غلامرضا بیکی، صیانت از سرمایه‌گذاری‌های کلان گذشته و امروز از طریق بهینه‌سازی راه‌های موجود، تسهیل تردد وسایل نقلیه، برقراری ارتباط جاده‌ای مستمر و ایمن، تأمین ایمنی عبور و مرور، تقلیل زمان و هزینه سفر، کاهش استهلاک وسایل نقلیه، کاهش مصرف سوخت اهداف اجرای طرح سراسری آسفالت‌های راههای شریانی است و استان گلستان حدود ۵ هزار کیلومتر از انواع راه‌ها را دارد.

■ تعداد پروژه‌های نیمه‌تمام راهداری چقدر است و برای تکمیل آن‌ها به چه میزان بودجه نیاز است؟

در حال حاضر برای تکمیل ۱۰ پروژه از اعتبارات ملی طرح تعمیرات اساسی پل‌های بزرگ نیازمند ۲۳ میلیارد ریال، ۱۹ پروژه از اعتبارات ملی سیل طرح تعمیرات اساسی پل‌های بزرگ نیازمند ۱۱۳ میلیارد ریال، ۵۴ پروژه از اعتبارات استانی سیل نیازمند ۳۰۰ میلیارد ریال و ۲۲ پروژه از اعتبارات استانی تملک دارایی نیازمند ۹۵ میلیارد ریال است.

■ چه اقداماتی برای رفع نقاط حادثه‌خیز، نوسازی و



آموزش نیروی انسانی برای نیل به بهره‌وری مطلوب باید مورد توجه قرار گیرد. با توجه به هزینه‌های بالای ساخت راه‌های روستایی می‌توان از طریق فاینانس برای ارتقای وضعیت جاده‌ها بهره گرفت



راهبر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷

## تعامل راهداری با ارگان‌های مختلف به سود شهروندان است

استان گلستان حدود ۵ هزار کیلومتر راه دارد. از این میزان راه ۲۱۰ کیلومتر آن بزرگراه، حدود ۳۲۰ کیلومتر راه اصلی و ۱۹۰۰ کیلومتر محور برف‌گیر و کوهستانی است که نظارت بر جاده‌های آن اهمیت زیادی دارد. همان طوری که معاون فنی و نظارت اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان اذعان می‌دارد، امسال ۲۵ سامانه حمل و نقل هوشمند جاده‌ای (ITS) شامل ۱۷ سامانه کنترل سرعت و ثبت تخلفات عبور و مرور و ۸ سامانه نظارت تصویری با اعتباری حدود ۵۰ میلیارد ریال برای کاهش تلفات جاده‌ای، در طول بزرگراه‌ها، محورهای شریانی اصلی و محورهای برف‌گیر و کوهستانی استان نصب خواهد شد. همچنین برای نصب ۱۷ سامانه کنترل سرعت و ثبت تخلفات جاده‌ای حدود ۴۲ میلیارد ریال و نصب سامانه‌های نظارت تصویری ۸ میلیارد ریال هزینه شده است. علی‌زینلی در گفت‌وگو با خبرنگار راهبران می‌گوید: سامانه‌های کنترل سرعت و ثبت تخلفات عبور و مرور جاده‌ای در محورهای گرگان- آق‌قلا- اینچه برون، کردکوی- گلوگاه، محور گالیکش- جنگل گلستان، آزادشهر- شاهرود- خوش‌یلاق، گنبد- مینودشت نصب می‌شوند و سامانه‌های نظارت تصویری در محورهای بندر ترکمن به آق‌قلا، محور گرگان- شاهرود- توسکستان و محور گالیکش- جنگل گلستان نصب و راه‌اندازی خواهد شد. وی همچنین می‌افزاید: با نصب سامانه‌های ثبت تخلفات سرعت تعداد این سامانه‌ها در طول محورهای استان به ۳۷ سامانه و تعداد سامانه‌های نظارت تصویری به ۲۵ سامانه می‌رسد. ماحصل این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.



نیروی انسانی در حوزه زیرمجموعه از طریق ارائه آموزش‌های تخصصی به شیوه‌های مختلف حضوری، ویدئو کنفرانس، مجازی و... بوده است و همچنان بر این موضوع تأکید می‌شود. بخشی از اقدامات و برنامه‌های در دستور کار شامل جذب اعتبار با اولویت پروژه‌های نیمه‌تمام و تسریع در انجام امور مربوطه، ارائه راهکارهای اصلاحی برای کم کردن هزینه و صرفه‌جویی در پروژه‌ها با بالا بردن کیفیت و عمر پروژه‌های اجرایی، مکانیزه کردن امور مالی پروژه‌ها از برآورد صورت‌وضعیت کارکرد پیمانکاران تا تحویل قطعی، کنترل زمان‌بندی اجرای پروژه‌ها و رعایت مفاد شرایط عمومی پیمان در طی اجرای پروژه، رعایت قانون مناقصه‌ها و اجرای تشریفات انتخاب پیمانکار با سامانه ستاد، استفاده از سامانه مدیریت پروژه‌های عمرانی (تدکار) در حوزه پیمان و رسیدگی برای پیگیری بهتر و مناسب‌تر پروژه‌های اداره کل از مرحله برآورد تا صورت‌وضعیت قطعی، برگزاری جلسات منظم با پیمانکاران فعال در پروژه‌های اداره کل برای تشریک‌مساعی و پیگیری برای رفع مشکلات حوزه پیمانکاران و استفاده از انرژی خورشیدی (سولار) برای دوربین‌های نظارت تصویری در راستای کاهش هزینه، به‌خصوص مکان‌هایی که خطوط انتقال برق پرهزینه است.



■ **تعداد مجتمع‌های خدماتی- رفاهی در استان گلستان به چه میزان است؟ آیا برای افزایش تعداد این مجتمع‌ها موافقت‌هایی صادر شده است؟**

در راستای ارتقای سطح ایمنی و حمل و نقلی روان در محورهای مواصلاتی استان و ارائه خدمات مناسب و موردنیاز به کاربران جاده‌ای و وسایل نقلیه عبوری و همچنین به‌منظور جلوگیری از پراکندگی تأسیسات جانبی شامل جایگاه سوخت، رستوران، نمازخانه، سرویس بهداشتی و... مجتمع‌هایی در قالب یک مجموعه تحت عنوان مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین‌راهی احداث می‌شود. در این اداره کل ۱۷ مجتمع در حال بهره‌برداری وجود دارد. همچنین ۱۰ مجتمع در حال ساخت و ۲۳ مجتمع در مرحله استعلام است. شایان ذکر است، در راه‌های روستایی این استان نیز به‌صورت پایلوت مکان‌هایی برای احداث این گونه مجتمع‌ها انتخاب شده است که در این خصوص کارگروهی تحت عنوان کارگروه مکان‌یابی راه روستایی تشکیل شد و در حال کارشناسی و مطالعه این موضوع هستند.

به‌منظور ارائه خدمات مناسب و رضایتمندی شهروندان کمیته ویژه نظارت بر نمازخانه‌ها و سرویس‌های بهداشتی با ادارات ذی‌ربط شامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری، معاونت بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی و ستاد اقامه نماز استان جلسات مختلفی برگزار کردیم و با همکاری این نهادها برای ارائه خدمات باکیفیت به‌طور مستمر از مجتمع‌های فعال بازدید می‌شود و در صورتی که نواقصی در زمینه بهره‌برداری مشاهده شود، موارد به صورت کتبی و ذکر زمان لازم برای برطرف کردن نواقص اخطار داده می‌شود.

یادآور می‌شود، ۷۸ فقره تابلوی تبلیغاتی به‌صورت بیل‌بورد در حاشیه جاده‌ها و بر روی پیشانی پل عابر پیاده به‌صورت مزایده به شرکت تبلیغاتی واگذار شده است. همچنین به منظور افزایش ایمنی عابران پیاده برای عبور از عرض جاده‌ها پل‌های عابر در مکان‌های موردنیاز پس از سایر مراحل قانونی از طریق BOT به بخش خصوص واگذار می‌شود.

■ **تاکنون برای ارتقای بهره‌وری در حوزه فنی و نظارت چه اقداماتی انجام داده‌اید؟ و به دنبال اجرای چه طرح‌هایی هستید؟**

یکی از اولویت‌های مهم معاونت فنی و نظارت، توانمند کردن

### راهداری و حمل و نقل استان گلستان به روایت آمار

کل راه‌های استان: ۵ هزار کیلومتر
بزرگراه: ۲۱۰ کیلومتر
راه اصلی: حدود ۳۲۰ کیلومتر
محور برف‌گیر و کوهستانی: ۱۹۰۰ کیلومتر
افزایش سامانه حمل و نقل هوشمند جاده‌ای (ITS): ۲۵
افزایش سامانه کنترل سرعت و ثبت تخلف: ۱۷
افزایش سامانه نظارت تصویری: ۸
مجتمع خدماتی رفاهی در حال بهره‌برداری: ۱۷
مجتمع خدماتی رفاهی در حال ساخت: ۱۰
مجتمع خدماتی رفاهی در مرحله استعلام: ۲۳





استان‌ها

معاونت توسعه مدیریت و منابع اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان:

## به دنبال ارتقای کیفیت زندگی کاری کارکنان هستیم

کیفیت زندگی کاری به مجموعه‌ای از کارها یا عملکردهای سازمانی نظیر مدیریت مشارکتی، غنی‌سازی شغلی و شرایط کاری مطمئن اشاره دارد. در این خصوص برنامه‌های کیفیت زندگی کاری ممکن است به‌عنوان راهبرد مدیریت منابع انسانی شامل عملکردهای کیفیت زندگی کاری و بهبود برنامه‌های کیفیت زندگی کاری و بهبود کارایی و بهره‌وری سازمانی در نظر گرفته شود. به گفته معاونت توسعه مدیریت و منابع اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان، مفهوم کیفیت زندگی کاری بیانگر اهمیت احترام قائل شدن برای همکاران در محیط‌های کاری است. به‌طور خلاصه می‌توان گفت مواردی که در بالا بردن کیفیت زندگی کاری تأثیرگذار است، شامل پرداخت مناسب و عادلانه به انجام خوب یک کار، وضعیت کاری سالم و ایمن، امکان یادگیری و استفاده از مهارت‌های جدید، ایجاد انسجام اجتماعی در سازمان، آماده کردن امکانات رشد و پیشرفت و ترقی برای کارکنان، حفظ حقوق فردی، تعادل در تقسیم زمان کاری و زمان بیکاری مجاز، ایجاد غرور کاری و سازمانی است. در خصوص وضعیت نیروی انسانی، ارائه خدمات رفاهی و سایر موارد اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گلستان، با منصوص ملایبی معاونت توسعه مدیریت و منابع این اداره کل گفت‌وگویی انجام داده‌ایم که از نظرتان می‌گذرد.



که در این بخش انجام می‌شود. از دیگر فعالیت‌های این معاونت می‌توان به ارائه تسهیلات رفاهی و غیرنقدی به کارکنان در قالب بن کارتهای خرید کالا، تهیه محل اقامت برای همکاران جهت سفرهای تفریحی و زیارتی، برگزاری مسابقات ورزشی و پیگیری مسکن کارکنان از طریق ایجاد شرکت تعاونی مسکن اشاره کرد.

**■ اقسام تمهیدات برای تضمین کیفیت کار نیروی انسانی تدوین شده است؛ اما نقش حوزه خدمات رفاهی کارکنان در جذب و نگهداشت منابع انسانی کارآمد در دنیای رقابت شرکت‌های امروز مقوله‌ای استراتژیک و مهمتر نسبت به سایر تمهیدات است. در این خصوص این معاونت چه اقداماتی انجام داده است؟**

کیفیت زندگی کاری به مجموعه‌ای از موضوعهای مربوط به کارکنان نظیر رضایتمندی شغلی، فرصت‌های رشد، مسائل روان‌شناختی، امنیت شغلی، روابط انسانی کارفرما، کارکنان و مدیران و پایین بودن حوادث اشاره دارد.

کیفیت زندگی کاری همچنین به مجموعه‌ای از کارها یا عملکردهای سازمانی نظیر مدیریت مشارکتی، غنی‌سازی شغلی و شرایط کاری مطمئن گفته می‌شود. در این خصوص برنامه‌های کیفیت زندگی کاری ممکن است به‌عنوان راهبرد مدیریت منابع انسانی شامل

**■ تعداد نیروی انسانی این اداره کل چقدر است و از نظر ترکیب استخدامی شرایط آن‌ها چگونه است؟**

در این اداره کل ۴۶۹ نفر نیروی انسانی مشغول فعالیت هستند. از این تعداد ۹۵ نفر رسمی، ۱۲ نفر پیمانی، ۴۳ نفر انجام کار معین، ۵۳ نفر قرارداد کارگری و ۲۶۱ نفر در قالب نیروی حجمی با شرکت طرف قرارداد این اداره کل هستند که برای انجام امور عملیات نگهداری راه‌ها و ابنیه انجام وظیفه می‌کنند.

**■ یکی از وظایف ذاتی معاونت توسعه، فراهم کردن امکانات و خدمات رفاهی برای کارکنان، به‌ویژه برای خانواده‌های آنها است. چه اقداماتی در این زمینه انجام شده یا در حال انجام است؟** اولین اقدام در این معاونت، فعالیت‌های مرتبط با بیمه تکمیلی و عمر است. با توجه به بالا بودن هزینه‌های درمانی، بیمه‌های تکمیلی هزینه‌هایی که مازاد بر تعرفه بیمه‌های پایه را پوشش می‌دهند و اهمیت زیادی برای کارکنان و خانواده آن‌ها دارند، این سازمان کلیه کارکنان خود را تحت پوشش این نوع بیمه قرار داده است.

برگزاری دوره‌های آموزشی از دیگر فعالیت‌های این معاونت است. معرفی کارکنان برای شرکت در دوره‌های آموزشی عمومی و تخصصی به‌منظور بالا بردن دانش کاری آنها و همچنین برگزاری دوره‌های آموزشی خانواده به‌خصوص برای همکاران خانم از دیگر اقداماتی است



با توجه به شرایط پیش آمده کنونی در ایام کرونا برای ارتقای سطح خدمات، مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی استان از سوی کارشناسان دانشگاه علوم پزشکی، میراث فرهنگی و ستاد اقامه نماز استان به‌طور مرتب مورد بازدید دوره‌ای قرار می‌گیرد

راهبر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷





برای ارتقای سطح خدمات، مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی استان از سوی کارشناسان دانشگاه علوم پزشکی و بهداشت، میراث فرهنگی و گردشگری و ستاد اقامه نماز استان به‌طور مرتب مورد بازدید دوره‌ای قرار می‌گیرد.

براساس موازین بهداشتی اعلام‌شده، تمامی ساختمان‌های مربوط به اداره کل واردات شهرستانی در استان به‌طور مرتب و متوالی ضدعفونی می‌شوند. همچنین ماشین‌آلات سنگین و سبک، توزیع بسته‌های بهداشتی برای کارکنان و غیره به‌طور مستمر ضدعفونی می‌شوند.

علاوه بر این، با در نظر گرفتن برنامه دورکاری در اداره کل راهداری استان به‌منظور حفظ سلامت کارکنان و طرح افزایش پلکانی حضور کارمندان، دو سوم نیروها به‌صورت گردشی در محل کار در مدت‌زمان اجرای پروتکل ابلاغی حاضر شده‌اند. همچنین فاصله‌گذاری فیزیکی، تب‌سنجی نیروها، ضدعفونی آسانسورها و غیره از دیگر مواردی است که برای جلوگیری همکاران از ابتلا به ویروس کرونا به کار گرفته شده است. علاوه بر این اقدامات، آموزش‌های لازم برای مقابله با کرونا به کارکنان خدماتی در پایانه‌های مسافربری و نیروهای ستادی و ... ارائه شده است تا شاهد کاهش و قطع زنجیره انتقال این ویروس باشیم.

عملکردهای کیفیت زندگی کاری و بهبود برنامه‌های کیفیت زندگی کاری و بهبود کارایی و بهره‌وری سازمانی در نظر گرفته شود.

**■ با توجه به تعدد راهدارخانه در استان و اهمیت آن‌ها چه اقداماتی برای تجهیز آنها به امکانات رفاهی و بهسازی راهدارخانه انجام شده است ؟**

در سال ۱۳۹۸ اعتبار تخصیص‌یافته برای بهسازی و نگهداری واحدهای راهداری مستقر در راه‌ها ۷ میلیارد و ۷۶۶ میلیون ریال بود که برای تجهیز و بهسازی ساختمان‌های راهداری از جمله کابینت کاری، عایق کاری، موزاییک کاری، محوطه‌سازی و تجهیز وسایل گرمایشی و سرمایشی و ... هزینه شده است. راهدارخانه‌ها برای خدمات‌رسانی به مسافران، به‌ویژه در هنگام انجام فریضه نماز، برای کمک‌رسانی، اسکان موقت و ارائه خدمات لازم به مسافران نوروزی و تابستانی یا مسافران مانده در راه به‌ویژه در فصول سرما، به امکانات رفاهی، وسایل گرمایشی و سرمایشی تجهیز شده‌اند. همچنین راهدارخانه‌ها برای استقرار اکیپ‌های زمستانی در فصول سرما به‌منظور انجام اقدامات راهداری زمستانی در کوتاه‌ترین زمان ممکن تجهیز شده‌اند.

**■ اداره شما چه اقداماتی در ایام کرونا انجام داده است و انجام می‌دهد؟**

با توجه به شرایط پیش‌آمده کنونی در ایام کرونا



استان‌ها

## برای ایجاد سفر امن هم وطنان تلاش کرده‌ایم



سیداحمد سعیدی راهدار نمونه استان گلستان متولد دهه ۶۰ است و همواره در راستای اهداف راهداری و ایجاد سفر امن و آرامش‌بخش در تلاش بوده است. درخواست وی به‌عنوان راهدار نمونه از مسئولان، تبدیل وضعیت شرکتی راهداران به قراردادی است تا این افراد به‌واسطه داشتن امنیت شغلی مطمئن، کاهش دغدغه و مشکلات زندگی به وظایف خطیر خود ادامه دهند. وی از تمام رانندگان درخواست کرد حتماً با سرعت مطمئن در جاده تردد و به تابلوهای علائم رانندگی توجه کنند. در جاده و حریم آن آشتال نریزید و در زمان حوادث جاده‌ای و عملیات راهداری با راهداران همکاری کنند.

## از رانندگان جان بر کف قدردانی کنید



ایمان صفاری متولد ۶۳ راننده نمونه خودرو سنگین است و همواره با جان و دل در گرما و سرما در خدمت مردم بوده است. درخواست وی از مسئولان توجه به رانندگان شرکتی است و در این خصوص می‌گوید: رانندگان خودروهای سنگین در همه شرایط آماده خدمت هستند و کمترین قدردانی از آن‌ها توجه به معیشت آن‌ها است. از مسئولان می‌خواهم با نوسازی ناوگان از هدررفت تلاش و همت رانندگان جلوگیری کنند. وی از رانندگان برون‌شهری نیز خواست علاوه بر توجه به تابلوها و علائم راهداری در بستن کمربند ایمنی و سرعت مجاز نیز توجه جدی داشته باشند و از ریختن زباله در حریم راه خودداری کنند.

## راننده نمونه‌ای که زبان جاده را می‌فهمد



همواره قوانین و مقررات در همان رده‌های اولیه توسط مربیان آموزشی به رانندگان آموزش داده می‌شود و با تمرین‌های مستمر رانندگی، یک راننده می‌تواند خودرو را در جاده هدایت کند؛ اما تا زمانی که ما با جاده به زبان خودش حرف نزنیم و زبان جاده را نفهمیم، راننده خوبی نخواهیم بود. زبان جاده همان پلاک‌ها، نوشته‌ها و تصاویری که توسط پلیس راهنمایی و رانندگی نصب کرده‌اند، است. واقعیت این است که تا وقتی رفتار رانندگی را یاد نگیریم، حتی اگر قهرمان مسابقات رالی هم باشیم، باز هم راننده خوب نیستیم.

در این میان نادر پرستش با درک تمامی موارد توانسته است راننده نمونه استان البرز شود؛ راننده‌ای ۵۰ ساله‌ای که متولد شهر نیشابور خراسان است و از ۲۲ سالگی با خودروهای سنگین در جاده‌های کشور رانندگی کرده است.

وقتی از وی می‌پرسیم اگر به دوران گذشته برگردید، آیا باز هم شغل رانندگی رو انتخاب خواهید کرد، می‌گوید: بنده به‌شخصه علاقه‌مند به کار هستم. این نکته را عرض کنم حمل‌ونقل بزرگ‌ترین صنعت کشور است. اگر رانندگان صنف حمل‌ونقل مورد حمایت قرار بگیرند، به‌هیچ وجه از کار خودشان دست بر نخواهند داشت. به لطف خدا در چند سال گذشته اقدامات خوبی توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در حمایت از رانندگان انجام گرفته است که امیدوارم این حمایت‌ها تداوم داشته باشد. نادر پرستش درخصوص درخواستش از مسئولان می‌گوید: استان البرز به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین استان‌هایی است که چندین شهرک صنعتی بزرگ را در خودش جای داده است اما متأسفانه یک پایانه حمل‌ونقل بار ندارد. نبود پایانه بارکار را برای رانندگان کرجی با مشکل مواجه کرده است. رانندگان برای حمل بار باید به پایانه استان تهران بروند. از مسئولان درخواست داریم یک پایانه حمل‌ونقل در استان البرز و شهر کرج تأسیس کنند تا رانندگان با مشکل مواجه نشوند.

راهبر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷

## روز بدون حادثه آرزوی راهدار نمونه



ناظری پیشنهاد و درخواست‌هایی در حوزه راهداری نیز دارد و در این خصوص می‌گوید: با توجه به موقعیت حساس استان البرز و باوجود محورهای گردشگری در این استان از جمله محورهای کرج چالوس و طالقان و فعالیت‌های سخت و مضاعف در این محورها و با توجه به اینکه تمام نیروهای انسانی و پشتیبانی به‌صورت شبانه‌روزی در کلیه محورها در امور بازگشایی، برف‌روبی و خدمات‌رسانی و ایجاد تردد ایمن مشغول به فعالیت مضاعف بوده و هستند، از این‌رو برای ایجاد انگیزه و بهره‌وری کارکنان در این شرایط سخت می‌طلبید نسبت به اختصاص اعتبار ویژه برای تشویق همکاران و خانواده‌های آنان مساعدت شود.

کاظم ناظری متولد ۱۳۴۵ در شهرستان تنکابن و دارای مدرک کارشناسی ارشد مهندسی عمران و مدیریت ساخت به‌عنوان راهدار از سال ۱۳۷۵ در شهرستان ایرانشهر استان سیستان و بلوچستان آغاز به کار کرده و در سمت‌های مختلف از بدو شروع خدمت تاکنون در حال انجام‌وظیفه است.

وی در طی ۲۶ سال خدمت در مسئولیت‌های متعددی از جمله ناظر مقیم راهسازی، سرپرست اکیپ راهسازی، سرپرست اکیپ و کارگاه پل‌سازی، رئیس اداره راهداری بزمان از توابع شهرستان ایرانشهر، معاون اداره راهداری شهرستان ایرانشهر، کارشناس مواد ناریه و مسئول حراست شهرستان ایرانشهر را داشته و از سال ۸۹ با حضور در استان البرز به‌عنوان کارشناس اداره ابنیه فنی راهداری استان البرز در حال خدمت است.

از اقدامات ناظری می‌توان به تهیه و نشر مقالات از جمله دو مقاله در بخش راه و پل در حوزه راهداری و آموزش آن به راهداران شهرستان ایرانشهر و دو مقاله در زمینه حراست اسناد و مواد ناریه در حوزه حراست و نظارت و آموزش مواد ناریه به پرسنل حراست شهرستان ایرانشهر و احداث ۸۰ دستگاه پل تا دهانه ۱۰ متر در محور دلگان از توابع شهرستان ایرانشهر اشاره داشت.

آرزوی دیرینه این راهدار نمونه در حوزه راهداری تحقق و ثبت روزی بدون حوادث جاده‌ای و داشتن راه ایمن برای همه کاربران راه است. وی معتقد است: با وجود اینکه راهداران وظایف سنگینی بر دوش دارند ولی کمتر نسبت به سایر دستگاه‌های خدمات رسان موردتوجه قرار گرفته است.

## مالکان کامیون‌های فرسوده مراقب افراد سودجو و فرصت طلب باشند

**اطلاعیه**  
هشدارهای جدی به مالکان کامیون‌های فرسوده  
**مراقب افراد سودجو و فرصت طلب باشید**

از طریق واردکنندگان معتبر که مشخصات خود و کامیون‌های وارداتی آن‌ها در سایت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به آدرس [www.rpf.rmtto.ir](http://www.rpf.rmtto.ir) درج شده است، برای جایگزینی کامیون فرسوده خود اقدام کنید.

برای استعلام ناوگان مشمول طرح باید ابتدا به سایت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای مراجعه و برای دریافت اطلاعات بیشتر در این زمینه اکیداً توصیه می‌گردد که بخش سوالات متداول موجود در سایت را با دقت مطالعه کنید.

از امضای هر گونه موافقت‌نامه، وکالت‌نامه و یا سند که حاکی از اعطای نمایندگی به هر شخص حقیقی و حقوقی باشد، جداً خودداری کنید.

محل دقیق و نام افرادی که تحت هر عنوانی بدون در اختیار قرار دادن همزمان مشخصات خود یا کامیون‌های وارداتی برای جایگزینی کامیون‌های فرسوده اقدام می‌کنند را به نهادهای نظارتی اطلاع دهید.

[www.rpf.rmtto.ir](http://www.rpf.rmtto.ir)

اخیراً برخی افراد سودجو و فرصت طلب با استفاده از امکان ایجاد شده برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کالا، اقدام به خرید و فروش کامیون‌های فرسوده، ایجاد بازار کاذب و کلاهبرداری از مالکان این خودروها می‌نمایند که مصداق بارز کلاهبرداری و سودجویی است و موجب سردرگمی مالکان این ناوگان می‌شوند. روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با صدور اطلاعیه‌ای هشدار داد: مالکان کامیون‌های فرسوده از طریق وارد کنندگان معتبر که مشخصات خود و کامیون‌های وارداتی آنها در سایت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به آدرس [www.rpf.rmtto.ir](http://www.rpf.rmtto.ir) درج شده است، برای جایگزینی کامیون فرسوده خود اقدام کنند.

این اطلاعیه می‌افزاید، برای استعلام ناوگان مشمول طرح باید ابتدا به سایت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای مراجعه و برای دریافت اطلاعات بیشتر در این زمینه اکیداً توصیه می‌شود، بخش سوالات متداول موجود در سایت را با دقت مطالعه نمایند. بر اساس این اطلاعیه، از امضای هر گونه موافقت‌نامه، وکالت نامه و یا سند که حاکی از اعطای نمایندگی به هر شخص حقیقی و حقوقی باشد جدا خودداری نمایند.

روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تأکید کرد، رانندگان و مالکان ناوگان، محل دقیق و نام افرادی که تحت هر عنوانی بدون در اختیار قرار دادن همزمان مشخصات خود و کامیون‌های وارداتی برای جایگزینی کامیون‌های فرسوده اقدام می‌کنند را به نهادهای نظارتی اطلاع دهند.





با پیشکسوتان



گفت و گویی صمیمانه با  
پیشکسوت ارجمند و  
مدیرکل اسبق دفتر فنی و  
امور پیمان های سازمان  
راه راهداری و حمل و نقل  
جاده های:

## طرح ارتقای کیفیت راهداری پیش شرط ارتقای کیفیت جاده هاست

گفت و گو:  
میرجان حاجی حسینی



گاهی برخی انسان ها چنان در اذهان حک می شوند که تا سال های سال وقتی یادشان می افتیم، بی اختیار لبخندی می زنیم و با خود می گوئیم: یاد باد آن روزها. در عالم ما خبرنگاران، انسان های زیادی جای دارند: انسان های بزرگی که با آن ها همکلام شدیم و از هر کدامشان خاطره ای در ذهنمان باقی ماند، اما رد پای بعضی از این انسان ها برای همیشه روی شنزار دلمان باقی می ماند. مهندس قاسم مالداری در زمره همین افراد است. با اینکه به دلیل شرایط بحرانی ناشی از ویروس کرونا و دوری راه از هم صحبتی رودررو با ایشان بی بهره شدم، اما در گفت و گوی تلفنی با ایشان اتفاق عجیبی افتاد که جزو خاطرات دوران خبرنگاری ام شد. شاید برای هر خبرنگاری در دوران کارش پیش بیاید که مصاحبه مهمی که خیلی برایش زحمت کشیده، ضبط نشود! این اتفاق برای من در مصاحبه تلفنی با آقای مالداری رخ داد. پس از یک گفت و گوی طولانی ناگهان متوجه شدم که حتی یک کلمه از مصاحبه ضبط نشده و با شرم و تردید، مجدداً با ایشان تماس گرفتم و موضوع را خدمتشان گفتم و درخواست کردم که فرصت دیگری برای مصاحبه در اختیار من قرار دهند. منتظر هر پاسخی از جانب ایشان بودم غیر از آن چیزی که از زبانشان شنیدم. ایشان با خونسردی به کلمات پراسترس من گوش دادند و با آرامش گفتند: مشکلی نیست، من این مصاحبه را ضبط کرده بودم و می توانم برای شما ارسال کنم. این کلمات بهترین و زیباترین کلماتی است که یک خبرنگار با شرایط من می تواند بشنود و آنقدر غرق خوشحالی و تشکر می شود که تا همیشه خاطره آن لحظه را فراموش نخواهد کرد.

برای من هم این روز به یکی از روزهای مهم تاریخ خبرنگاری ام تبدیل شد تا در حوالی روز خبرنگار، به خودم یادآوری کنم که به راستی باید از تجربیات پیشکسوتان و بزرگان عرصه دانش، همواره استفاده کرد و به این باور رسید که پیشکسوتان در خشت خام می بینند آنچه را ما در آینده می بینیم.

آنچه در ادامه آمده است، حاصل گفت و گوی خاطره انگیز من با آقای قاسم مالداری مدیران سابق و پیشکسوتان خانواده راهداری است. برای بهره مندی از تجربیات ناب این مرد بزرگ با ما همراه شوید.



اجرای صحیح  
کارها خودش  
یک نوع بهره وری  
است. من بارها  
شاهد بوده ام  
که انجام نشدن  
دقیق و صحیح  
کارها موجب  
دوباره کاری  
می شود

و در ستاد وزارت راه حدود ۵ سال، مدیرکل دفتر نگهداری راه و ابنیه فنی کشور بودم و بعد از ادغام سازمان حمل و نقل و راهداری به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای منتقل شدم و در آنجا حدود ۳ سال مدیرکل دفتر فنی و امور پیمان های سازمان بودم. بعد از آن در وزارت راه مأمور به خدمت شدم و در ستاد وزارت راه به مدیرکلی دفتر امور مجلس وزارت راه منصوب شدم و این آخرین سمت من در وزارت راه بود سپس چند سالی در شهرداری تهران مأمور به خدمت شدم و پس از آن در سال ۹۴

■ جناب آقای مالداری لطفاً در ابتدا کمی از خودتان و سوابق کاری تان برای خوانندگان ما بگویید؟

در سال ۱۳۶۳ وارد وزارت راه شدم. در ابتدا ریاست اداره راه نیشابور و سپس اداره راه قوچان را برعهده داشتم و پس از آن به مدت ۵ سال معاون اداره کل راه ترابری بودم و بعد از آن به کرمان منتقل و به مدت ۳ سال مدیرکل اداره راه ترابری استان کرمان شدم و سپس به خراسان بزرگ برگشتم و مدت ۷ سال مدیرکل راه و ترابری خراسان بزرگ بودم. بعد از آن به تهران منتقل شدم

راهبران

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷

پس از ۳۲ سال خدمت بازنشسته شدم.

## ■ در دوران خدمت خود چه اقدامات شاخصی انجام داده‌اید؟

یکی از اقدامات شاخص من شناسایی نقاط پرحادثه در کشور بود که برای اولین بار اتفاق افتاد. حدود سال‌های ۸۲-۸۳ من مدیرکل دفتر نگهداری راه و ابنیه وزارت راه بودم و در آن زمان آقای مهندس خرم، وزیر راه بودند. ایشان از ما خواستند که کاری را تحت عنوان شناسایی نقاط پرحادثه در کشور را شروع کنیم و ما با همکاری کارشناسان و صاحب‌نظران، معیارهایی را تنظیم و به همه استان‌ها ابلاغ کردیم و بر اساس آن معیارها مقرر شد که نقاط پرحادثه در کل کشور شناسایی شود. آن زمان حدود ۴۰۰۰ نقطه پرحادثه در کل کشور شناسایی شد که اقدام بسیار موثری بود. در آن زمان مهندس خرم، از این آمار در مجلس استفاده کردند و اعلام کردند که ما این اقدام شاخص را داشته‌ایم و برای اولین بار نقاط پرحادثه کشور را شناسایی کرده‌ایم و این شناسایی مبنایی برای رفع این نقاط و کاهش تلفات خواهد بود. از همان سال اعتبار معینی برای نقاط یاد شده در نظر گرفته شد تا روز به روز موانع تکمیل تر شود و این اقدام تاکنون ادامه دارد.

## ■ پس از شناسایی نقاط پرحادثه، چه اقدامات مشخصی در خصوص پیشگیری و کاهش تلفات جاده‌ای انجام گرفت؟

ما با صاحب‌نظران و افراد با تجربه و همکاران پلیس‌راه معیارهایی را ایجاد کردیم. چون آن کار یک کار نو بود و تجربه اجرایی در مورد آن نداشتیم، آن معیارها را در قالب یک جدول براساس وضعیت هندسی و مکانی و آب و هوایی منطقه طراحی و این‌ها را به استان‌ها ابلاغ کردیم و با همان معیارها بیش از ۴۰۰۰ نقطه شناسایی شد تا وزارت راه بتواند براساس آن برآورد بودجه داشته باشد. پس‌از آن برای رفع مشکل مناطق پرحادثه اقدام شد و پس از کنترل متوجه می‌شدیم که گزارش تصادفات در آن مناطق به حداقل رسیده است.

## ■ پس با این طرح، شما جان خیلی‌ها را نجات داده‌اید و قطعاً بازتاب آن را در زندگی حس کرده‌اید؟

اگر خدا قبول کند این چنین بوده است و من همواره غرق رحمت‌ها و نعمت‌های خداوند متعال بوده‌ام و همیشه شاکر لطف و نعمت‌هایش هستم و معتقدم که هر کسی در راه خدمتش هر قدمی که برمی‌دارد، اگر با اخلاص باشد، خداوند متعال قطعاً هم در این دنیا و هم در آخرت پاداش او را خواهد داد.

## ■ چطور شد که وارد سازمان راهداری شدید؟

همانطور که می‌دانید، در گذشته ما سازمان راهداری نداشتیم و این سازمان بعدها متولد شد. آن زمان ما سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور داشتیم. در سال‌های حدود ۸۳-۸۴ بود که بحث ادغام راهداری و سازمان حمل‌ونقل پیش آمد. علت ورود من به وزارت راه و ترابری، آشنایی پیشین من با مرحوم مهندس خانزاده بود که ایشان مدیرکل راه‌ترابری استان خراسان بودند و قبل از اینکه ایشان مدیرکل راه‌ترابری شوند، من به‌اتفاق ایشان در بنیاد مستضعفان مشغول به کار بودم. بعد از آن من به ادامه تحصیل در دانشگاه مشغول شدم. پس‌از آن شنیدم که ایشان مدیرکل راه‌ترابری استان خراسان شده‌اند و چون ایشان با روش کار من آشنا بود و من هم با مدیریت ایشان آشنا بودم، پس از پایان تحصیلاتم خدمت ایشان رفتم و خواستم با ایشان همکاری کنم. ایشان بسیار استقبال کردند و من را به نیشابور بردند و به‌عنوان رئیس اداره راه‌ترابری نیشابور معرفی کردند و این آغاز کار من در خانواده راهداری بود. چند سال بعد بحث ادغام سازمان پیش آمد و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای شکل گرفت و من در این سازمان بودم تا این که در سال ۱۳۹۴ بازنشسته شدم.

## ■ پس از بازنشستگی چه فعالیت‌های سازمانی داشتید؟

مدت ۲ سال در شهرداری تهران برای ساخت بزرگراه‌های شهر تهران همکاری داشتم و پس‌از آن بنا به شرایط زندگی عازم زادگاهم مشهد شدم و ارتباطم با شهرداری تهران قطع شد و در حال حاضر کار سازمانی ندارم.

## ■ دیدگاه شما در مورد طرح ارتقای کیفیت راهداری چیست؟

ارتقای کیفیت راهداری به‌طور حتم و یقین در ارتقای ایمنی جاده‌ها مؤثر خواهد بود، اما به‌شرط رعایت شروط زیر! یکی از شروط این است که اطلاع دقیقی از عملیات راهداری داشته باشیم. گاهی فرد تصور می‌کند که باید کارهای عجیب و غریبی انجام دهد تا یک طرح به نتیجه برسد، درحالی که این‌طور نیست و بسیاری از کارها در عین اینکه سخت هستند، ساده هستند. به‌طور مثال در مورد ارتقای کیفیت راهداری اگر به اصول چگونگی اجرای کار، دقیقاً توجه شود، راهداری می‌تواند ارتقا پیدا کند و کیفیتش بالا رود. وقتی که کیفیت راهداری افزایش یابد، مسلماً در ارتقای سطح ایمنی اثر خواهد داشت.

یکی دیگر از شروط، اجرای صحیح و دقیق عملیات راهداری است که پر کردن چاله‌های جاده‌ها، یکی از این موارد است. این روزها با گرانی قطعات وسایل نقلیه، این چاله‌ها می‌توانند آسیب‌های زیادی را به رانندگان و به‌تبع آن به اقتصاد حمل‌ونقل وارد کنند. لذا باید این چاله‌ها پر شود، اما اینکه چگونه این چاله‌ها پر شود، بسیار مهم است. گاهی چاله‌های ما به‌قدری غیراصولی پر می‌شود که چند روز بعد با بارش باران یا عبور چرخ یک تریلی از روی چاله غیر اصولی پر شده، آن چاله دوباره خالی می‌شود و خسارت مجدد ایجاد می‌کند. لذا انجام دقیق و صحیح یک فرایند یکی از شروط ارتقای کیفیت آن است.

شرط دیگر، استفاده از مواد با کیفیت است. اگر قرار است پیمانکار این کار را انجام دهد، باید نظارت دقیق روی آن به عمل آید و اگر اکیپ‌های راهداری آن را انجام می‌دهند، باید از مواد مرغوب استفاده کنند. نکته سوم هم بحث آموزش نیروی انسانی است. کسی که قرار است کاری را برعهده بگیرد، باید انجام دهنده آن کار باشد. وقتی فرد در کار خود مهارت داشته باشد و از مواد با کیفیت استفاده کند و کار را دقیق و صحیح انجام دهد، نتیجه مطلوبی حاصل خواهد شد که در ارتقای ایمنی جاده‌ها اثر خواهد داشت.

## ■ در دوران خدمتتان با موارد کیفیتی راهداری مواجه شده بودید؟

بله، زمانی که من مدیرکل راه‌ترابری استان خراسان بودم، حین بازدید از جاده‌ها متوجه می‌شدم که حدود ۲۰ سال پیش آن جاده آسفالت شده و در حال حاضر نیاز به مرمت ندارد، درحالی که برخی از جاده‌ها بعد از ۵ سال نیاز به مرمت داشته‌اند. برای من این سؤال مطرح بود که چه چیزی عامل این نتایج است و بعد متوجه می‌شدم که قطعاً چیزی غیر از آن سه موردی که ذکر کردم نمی‌تواند در کیفیت این جاده‌ها دخیل باشد. لذا من معتقدم برای ارتقای کیفیت راهداری باید به همان اصول اولیه و ساده بازگردیم تا هزینه‌های مجدد به سازمان تحمیل نشود.

## ■ به نظر شما در اجرای یک پروژه موفق، حضور یک پیمانکار باوجدان چقدر مؤثر است؟

کل چرخه نظارت و اجرا در ارتقای کیفیت راهداری مؤثر هستند. من نمونه یک پیمانکار درستکار را در استان کرمان سراغ دارم که نیاز به نظارت نداشت و کارهایی که آن پیمانکار انجام می‌داد، سال‌های سال نیاز به مرمت نداشت. چراکه او به اصولی پایبند بود و کار را درست انجام می‌داد. بحث بعدی،



## پیشنهاد می‌کنم دفتر بازنشستگان با تجربه

## راه‌اندازی شود و عنوان کانون بازنشستگان را نداشته باشد. تا

## همه تجربیات خود را در اختیار این دفتر قرار دهند به جای اینکه توقع داشته باشند کانون برای آن‌ها کاری انجام دهد



## با پیشکسوتان

بین نیروهای راهداری، از توان و ظرفیت آنها برای بهبود کیفیت راه‌ها استفاده کنیم که البته این‌ها به امنیت روانی و رفاه نسبی زندگی این عزیزان بستگی دارد.

**■ اگر فرصت مجدد برای مدیریت در سازمان راهداری در اختیار شما قرار داده شود، فکر می‌کنید چه کار مهم و اولویت‌داری هست که باید مدنظر قرار گیرد و اگر شما دوباره در مسند مدیریت قرار بگیرید، به آن توجه می‌کنید؟**

اگر من مجدداً فرصت مدیریت داشته باشم این سه کار را مدنظر قرار می‌دهم. اول اینکه افراد با تجربه را منصوب می‌کنم. به فرض اگر در بخش راهداری و حمل‌ونقل بخوام مدیرانی را انتخاب کنم، مدیران با تجربه‌ای را در همان بخش منصوب می‌کنم. چرا که وقتی کسی که به‌فرض تخصص شهرسازی دارد، در بخش راهداری منصوب کنیم، قطعاً موفق نخواهد بود. در گذشته روش انتصاب‌ها به صورت پله‌ای بود؛ یعنی یک فرد اول رئیس راهداری می‌شد و بعد از آن در سمت معاون مدیرکل مدیر کلی قرار می‌گرفت. زمانی که مدیرکل می‌شد، کاملاً روی کار مسلط بود. خود من هم همین طور شروع به کار کردم. اول رئیس اداره بودم، بعد معاون شدم و بعد از آن مدیرکل شدم. وقتی مدیرکل شدم، تمام جنس کار را می‌شناختم و نیازی نبود که مدام جلسه برگزار کنم و از دیگران بپرسم که چه کاری باید انجام دهم. این عامل باعث کاهش هزینه‌ها می‌شود.

**■ در صورت امکان در این مورد خاطره یا مثالی برایمان ذکر کنید؟**

آن زمان در اداره کل ما ۴ معاون داشتیم. معاون راهسازی، راهداری، حمل‌ونقل، اداره مالی. یک بار به یکی از معاونان گفتم: من به واسطه تجربه‌ای که طی این سال‌ها به دست آورده‌ام و پله‌پله ترقی کرده‌ام، اگر یک روز هر ۴ نفر شما معاونان باهم استعفا دهید و من را تنها بگذارید، من کوچک‌ترین مشکلی نخواهم داشت؛ چراکه به کار هر ۴ نفر شما تسلط دارم. چون تمام کارهای شما را سال‌های سال انجام داده‌ام و مشکلی ندارم.

**■ فرمودید اگر دوباره در مسند مدیریت قرار بگیرید به سه مورد توجه خواهید داشت. یکی از آن‌ها توجه به تجربه کاری افراد بود که پیش‌تر توضیح دادید، در خصوص دو مورد دیگر هم توضیح می‌دهید؟**

یکی دیگر از مواردی که بسیار برایم اهمیت دارد این است که به شخصیت فرد دقت می‌کنم که آیا این فرد توان مدیریت دارد یا نه. چون ممکن است فردی تجربه کافی داشته باشد، اما توان مدیریت نداشته باشد. نکته آخر، سلامت فرد از نظر اخلاقی و رفتاری است. این ۳ عامل تأثیرات درازمدتی دارد و با اینکه بسیار ساده و پیش پا افتاده به نظر می‌آیند، اما همین نکات ساده تأثیرات بنیادین زیادی به‌جای خواهند گذاشت. من بارها دیده‌ام که رشته تحصیلی برخی از مدیران کل همسو با کارشان نبوده و با اینکه خیلی تلاش می‌کردند که کار را به‌درستی به پیش ببرند، اما دو برابر یک مدیر با تجربه انرژی و توان صرف می‌کردند و بهره‌وری کمتری داشتند. بنابراین با اینکه ظاهر این موارد بسیار ساده به نظر می‌رسد، اما تجربه نشان داده که روش‌های قدیم که افراد به‌صورت پله‌پله بالا می‌آمدند، بسیار مفید و مؤثر بوده است. لذا این سه اصل منشأ و مادر همه کارهاست که می‌تواند اثرات درازمدتی داشته باشد.

**چه خاطره‌ای از دوران خدمتستان در سازمان راهداری دارید؟**

زمانی که من مدیرکل راه‌وتراپی استان کرمان بودم، حدود سال ۷۲ بود که سیل سنگینی در کرمان جاری شد و بسیاری از راه‌ها را قطع کرد. شهر جیرفت کاملاً در محاصره قرار گرفت و ارتباطش با سایر شهرها قطع شد. خطر شکسته شدن سد وجود داشت و مردم بسیار نگران بودند. به‌محض اعلام این موضوع،

نظارت است که اگر یک پیمانکار خواست سستی کند، نظارتی روی او اعمال شود و ناظر با حضور در محل به نظارت بپردازد نه از راه دور؛ ضمن اینکه تجربه لازم و کافی را هم داشته باشد. وقتی یک نفر آسفالت را نمی‌شناسد و اطلاعاتش درخصوص آسفالت کم است، نمی‌تواند نظارت درستی انجام دهد، اما یک فرد کاربلد و باتجربه می‌داند که باید چه عواملی را کنترل کند و اگر مشکلی وجود داشته باشد، قاطعانه جلوی کار را می‌گیرد. از نظر من مواد اولیه ما باکیفیت هستند و کیفیت آن‌ها بستگی به انتخاب ما دارد. وقتی در آسفالت از ماسه طبیعی استفاده کنیم، آسفالت آن چندان دوامی نخواهد داشت. به همین دلیل در سال‌های قبل یک روکش آسفالت بیش از ۲۰ سال دوام می‌آورد؛ در حالی که اگر آسفالت به صورت اصولی اجرا نشود، عمر آن دوامی نخواهد داشت.

**■ با توجه به تجربه‌ای که شما دارید، در حال حاضر برای ایمنی جاده‌ها چه پیشنهادهای دارید؟**

ایمنی جاده‌ها به عوامل مختلفی بستگی دارد که یکی از آن‌ها روکش‌های آسفالت است که باید نظارت دقیق و صحیحی اعمال شود تا پیمانکارانی که روکش آسفالت را انجام می‌دهند، کارشان را درست انجام دهند. از سوی دیگر یکی از مسائل راهداری، که در ارتقای ایمنی جاده‌ها نقش مؤثری دارد شناسایی نقاط پر حادثه است و برای شناسایی این نقاط پرحادثه



باید هم از نیروهای پلیس‌راه که شب و روز در جاده‌ها هستند و شناخت دقیقی نسبت به جاده‌ها و نقاط حادثه‌خیز دارند و هم صاحب نظران و کارشناسان وزارت راه استفاده شود و معیارها و ضوابطی تبیین شود که بر اساس آن ضوابط بتوان نقاط پر حادثه را شناسایی کرد و با رفع آن نقاط پر حادثه در ارتقای سطح ایمنی جاده‌ها مؤثر باشیم و با روش‌های کم‌هزینه‌تر برای رفع آن‌ها اقدام کنیم.

**■ برای افزایش بهره‌وری با توجه به محدودیت‌هایی که وجود دارد، چه راه‌ها و اقداماتی را توصیه می‌کنید؟**

اجرای صحیح کارها خودش یک نوع بهره‌وری است. من بارها شاهد بوده‌ام که انجام نشدن دقیق و صحیح کارها موجب دوباره‌کاری می‌شود. من خاطرم است زمانی که مدیرکل راه‌وتراپی خراسان بزرگ بودم، با اعتبارات کم سالیانه و با حمیت و تعصبی که کارکنان به شغلشان داشتند، کمتر اتفاق می‌افتاد که در زمستان راه‌های استان بسته شود و من این را یکی از افتخارات خودم می‌دانم که استان بزرگ خراسان با اعتبارات کم در طول ۷ سال خدمتم به‌ندرت دچار انسداد مسیر شد. دلیل این موضوع تلاش شبانه‌روزی کارکنان بود که همواره به‌موقع برف‌روبی می‌کردند و شن و نمک می‌ریختند و اجازه نمی‌دادند حجم برف به حدی برسد که موجب بسته شدن جاده‌ها شود. در شرایط کنونی هم ما باید با ایجاد انگیزه در



یکی از اقدامات  
شاخص من  
شناسایی نقاط  
پر حادثه در  
کشور بود که  
برای اولین بار  
اتفاق افتاد

راه‌آرام

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷





## وقتی فرد در کار خود مهارت داشته باشد و از مواد با کیفیت استفاده کند و کار را دقیق و صحیح انجام دهد، نتیجه مطلوبی حاصل خواهد شد که در ارتقای ایمنی جاده‌ها اثر خواهد داشت

عازم جیرفت شدم و ماشین آلات ضروری را هم همراه خودمان بردیم که راه‌ها را بازگشایی کنیم. آب‌گرفتگی بسیار زیاد بود و مردم قادر به حرکت نبودند و ما از طریق یک راه کوهستانی و با کمک ماشین‌آلات سنگین توانستیم راه را باز کنیم و وارد شهر شویم. در بدو ورود به شهر من دیدم که یک جایی آب زیادی جمع شده و چند دانشجو آنجا گیر کرده‌اند. از سوی دیگر شهر در خطر بود و اولویت با مردم شهر بود. لذا به آن‌ها گفتم در حال حاضر باید برای باز کردن راه به شهر بروم و نمی‌توانم فعلاً کاری برای شما انجام دهم. بنابراین سمت شهر رفتیم و مسیرها را باز کردیم. بعد از ظهر همان روزموقع برگشت، دیدم که آن دانشجوها هنوز آنجا وسط آب مانده‌اند و کسی برایشان کاری نکرده. خودم را ملامت کردم که چرا چندین ساعت این بندگان خدا اینجا مانده‌اند. اما از سوی دیگر من چاره‌ای نداشتم و نجات شهر، اولویت اول بود. لذا به رانندگان ماشین‌آلات سنگین گفتم که به آب بزنید و آن دانشجوها را نجات دهید. راننده‌ها مخالفت کردند و گفتند اگر وارد آب شویم، ماشین‌هایمان گیر می‌کنند و احتمال خرابی ماشین‌آلات وجود دارد. اما من گفتم تمام مسئولیت‌ها به عهده من است و باید آن دانشجوها را نجات دهیم. سرانجام چند ماشین وارد آب شدند و آن دانشجوها را در بیل لودر گذاشتند و برگشتند. زمانی که برگشتند و آن‌ها را پیاده کردند، آن دانشجوها به‌قدری خوشحال شده بودند که در



وصف نمی‌گنجد. خوشحالی ناشی از باز کردن راه شهر و نجات دانشجوها چنان آرامشی به من داد که تمام خستگی‌های آن روز را از تنم به در کرد.

## آیا با راه‌اندازی کانون بازنشستگان در سازمان راهداری موافق هستید؟

من با کانون بازنشستگان موافق نیستم. چون اگر این کانون ایجاد شود، مثل سایر کانون‌ها اول کار یک تبلیغات و شر و شوری دارد و بعد از آن فقط یک تابلو از آن به جا خواهد ماند. چراکه نام کانون به خودی خود، ایجاد توقع می‌کند و همه تصور می‌کنند که کانون باید به آن‌ها کمک کند و وقتی این اتفاق نمی‌افتد، کانون تبدیل به یک تابلو خواهد شد. پیشنهاد من این است که دفتر بازنشستگان با تجربه راه‌اندازی شود و عنوان کانون بازنشستگان را نداشته باشد. در این صورت به‌جای اینکه همه توقع داشته باشند کانون برای آن‌ها کاری انجام دهد، تجربیات خود را در اختیار این دفتر قرار دهند. وقتی هر بازنشسته با ۳۰ سال تجربه در آنجا حضور پیدا کند، صدها سال تجربه و دانش کنار هم جمع خواهند شد و این منشأ با ارزشی خواهد شد که می‌تواند سازمان راهداری را در رسیدن به اهدافش با مسیرهای کوتاه‌تر و هزینه‌های کمتر یاری کند.

## در صورت تمایل از زندگی شخصی‌تان و تعداد فرزندان‌تان و موفقیت‌هایشان برای خوانندگان ما

## بگویید؟

من چهار فرزند دارم، دو دختر و دو پسر. دخترانم تا مدرک کارشناسی تحصیل کرده‌اند و در حال حاضر متأهل هستند. یکی از پسرانم کارشناس ارشد سازه است و در حال حاضر برای ورود به مقطع دکترای سازه آماده می‌شود و پسر دیگرم مهندس برق است که برای حضور در کنکور ارشد آماده می‌شود. از خداوند متعال شاکرم که فرزندان سالم و صالح به من عطا کرده که همگی در کار و زندگی موفق هستند.

لازم می‌دانم در اینجا از همراهی‌های همسرم در زندگی یاد کنم. در طول دوران خدمتم در استان خراسان گاهی پیش می‌آمد که من ساعت ۴ صبح از خانه خارج می‌شدم تا بتوانم به آخر حوزه کاری‌ام که حدود ۷۰۰ کیلومتر بود، برسم. وقتی برمی‌گشتم، شب شده بود. تمام این مدت، همسرم به‌تنهایی زندگی را اداره می‌کرد و تلاش‌های همسرم نقش بسیار موثری در موفقیت‌های من در وزارت راه داشت که همواره قدردان زحمات او هستم. چراکه اگر همکاری‌ها و همدلی‌ها و دلسوزی‌های او و تحمل سختی‌های شغل من نبود، من هرگز در کارم موفق نمی‌شدم. چون اقرار خانواده راهداری همیشه در راه هستند و همسرانشان بار زندگی را به دوش می‌کشند. من خیلی از همسرم سپاسگزارم و خداوند را شاکرم که چنین همسر مهربان و فداکاری را نصیب من کرده است که با افتخار بتوانم بگویم «موفقیت‌هایم را مدیون او هستم»

## اگر برای همکاران جوان توصیه‌ای دارید، بیان کنید ؟

برای همکاران جوان دو توصیه دارم. اول اینکه از تجربیات افراد پیشکسوت استفاده کنند و راه‌هایی را که آن‌ها رفته‌اند، دوباره نروند. و دوم اینکه نظارت‌هایشان از راه دور نباشد و گاهی خودشان به‌صورت میدانی وارد عمل شوند. شاید بد نباشد که من در همینجا خاطره‌ای نقل کنم که به درد همکاران جوانم بخورد.

شب عید بود و من مدیرکل راه‌ترابری بودم. چندساعتی به سال تحویل مانده بود که همکارانم به من بی‌سیم زدند که برف سنگینی باریده و راه نیشابور در حال بسته شدن است. درحالی‌که هوای مشهد حتی یک ذره ابر هم نبود. من با خودم فکر کردم چطور ممکن است چنین اتفاقی افتاده باشد. در حالی‌که مشهد هوا صاف است و فاصله مشهد تا نقطه بحرانی حدود ۳۵ کیلومتر بیشتر نیست. این موضوع ذهن مرا مشغول کرده بود و این در شرایطی بود که سیل عظیم مسافران نوروزی عازم مشهد بودند تا لحظه تحویل سال در جوار حرم امام (رضاع) باشند. گرفتار شدن این افراد در برف می‌توانست فاجعه‌آمیز باشد. به راننده ام زنگ زدم. ایشان بلافاصله آمد و رفتیم و دیدیم که جاده درگیر کولاک شده و به‌محض ورود به جاده دستورهای لازم را دادم و تا باز شدن راه آنجا ماندم تا مسافران نوروزی دچار مشکل نشوند و سال نو به کام کسی تلخ نشود. اگر آن شب من خودم شخصا به محل نمی‌رفتم پرسنلی که آنجا حضور داشتند با توجه به توان کم و ماشین آلات اندکی که داشتند نمی‌توانستند جاده را باز نگه دارند و طبیعتاً جاده بسته می‌شد و ما در شب عید با مشکلات جدی مواجه می‌شدیم.

این موضوع را مطرح کردم تا بگویم نمی‌شود از راه دور مدیریت کرد و باید گاهی شخص مدیر وارد عمل شود و همیشه از دفتر کارش مدیریت نکند.

## اگر در پایان صحبت خاصی دارید، بفرمایید؟

برای همه همکاران راهداری، راهسازی، حمل و نقل و پلیس راه آرزوی موفقیت دارم و همچنین از زحمات سردبیر و عوامل مجله راهبران سپاسگزارم که تجربیات و اطلاعات را منتقل می‌کنید.

# تأثیر مرشدیت در رضایت شغلی و تعهد سازمانی



مقاله



طیبه خسروی نیا

اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان جنوبی

«مقیاس لیکرت» است. همچنین برای سنجش رضایت شغلی کارکنان اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان جنوبی از پرسشنامه رضایت شغلی نسخه ۱۹۶۹ اسمیت، کندانال و هالتن تدوین و توسط رضایی (۱۳۹۲) استفاده شده است. این پرسشنامه شامل ۱۴ سؤال است که فرد را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. مقیاس نمره‌گذاری این پرسشنامه نیز «مقیاس لیکرت» است و برای سنجش تعهد سازمانی کارکنان اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان جنوبی از پرسشنامه تعهد سازمانی آلن و مایر که در سال ۱۹۹۰ تدوین شده، استفاده شده است. این پرسشنامه شامل ۱۹ سؤال است که فرد را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. مقیاس امتیازبندی این سؤال‌ها مانند مقیاس پنج امتیازی لیکرت بوده است.

## تعریف تعهد سازمانی

تعهد سازمانی به نگرش افراد نسبت به سازمانی که در آن کار می‌کنند، اشاره دارد. به‌طور کلی تعهد به لحاظ ماهیت به دودسته تعهد نگرشی و تعهد رفتاری اشاره می‌کند. تعهد نگرشی عبارت از بینش، قضاوت، ارزیابی و به‌طور کلی نگرش فرد نسبت به یک شیء، جسم، فرد، پدیده یا رویدادی خاص است. همچنین منظور از تعهد رفتاری در واقع نمود خارجی و ظاهری تعهد نگرشی است. تعهد رفتاری، واکنش یا رفتاری است که فرد در راستای نگرش، بینش، قضاوت و برآورد خود نسبت به یک شیء رویداد یا فرد و ... بروز می‌دهد. به‌طور کلی تعهد سازمانی عبارت است از شکل‌گیری تعهد نگرشی و رفتاری نسبت به سازمان که تجلی آن در سه بعد تعهد عاطفی، تعهد هنجاری و تعهد مستمر است.

## روش پژوهش

پژوهش حاضر از لحاظ هدف، از نوع کاربردی و از لحاظ روش مورد استفاده، از نوع توصیفی است که جزء پژوهش‌های غیرآزمایشی بوده و از نرم‌افزار SPSS استفاده شده است. جامعه آماری این پژوهش شامل کارکنان اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان جنوبی در سال ۱۳۹۷ است که بر اساس آمار تعداد آنان ۱۰۰ نفر اعلام شد. برای تحلیل داده‌ها از آمار توصیفی شامل شاخص‌های میانگین، انحراف معیار و جدول فراوانی و آمار استنباطی استفاده شده است.

## تجزیه و تحلیل داده‌ها

بررسی وضعیت طبیعی بودن مؤلفه‌های اصلی تحت مطالعه توسط آزمون کالموگروف-اسمیرنوف با توجه به داده‌های جدول ۱ همه متغیرها نرمال هستند زیرا سطح معناداری آن‌ها از ۰.۰۵ بیشتر است.

جدول ۱: نتایج آزمون فرض نرمال بودن

Sig	تعداد	آماره‌ها
۰.۱۶	۷۹	مرشدیت
۰.۷۴	۷۹	رضایت شغلی
۰.۳۳	۷۹	تعهد سازمانی

همچنین نتیجه بررسی فرضیه اول اصلی پژوهش (اثر مرشدیت بر رضایت شغلی) در جدول ۲ به نمایش درآمده است. با توجه به این جدول ۵۴ درصد از واریانس مشاهده شده در رضایت شغلی از طریق مرشدیت توجیه می‌شود ( $r^2 = 0.538$ ). با توجه به مقدار F و سطح معناداری (P) که کوچک‌تر از ۰.۰۵ است، فرضیه صفر رد شده و می‌توان نتیجه گرفت که مرشدیت بر رضایت شغلی کارکنان در اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان جنوبی تأثیر معنادار دارد.

جدول ۲: نتایج تحلیل رگرسیون اثر مرشدیت بر رضایت شغلی

منابع تغییر	SS	dF	MS	F	سطح معنی داری	r	$r^2$
رگرسیون	۵۵۴۸.۰۳۲	۱	۵۵۴۸.۰۳۲	۸۹.۷۵۹	۰/۰۰۰	۰/۷۳۴	۰.۵۳۸
باقیمانده	۳۱/۵۳	۹۸	۰/۴۶				

متغیر وابسته: رضایت شغلی

نیاز روزافزون به انتقال دانش چالش جدیدی برای سازمان‌هاست که از طریق سازوکار مرشدیت انجام می‌گیرد. مرشدان عموماً به‌عنوان افرادی با تجربیات و دانش سطح بالا شناخته شده‌اند که متعهد به پشتیبانی و توسعه افراد جوان هستند. مرشدیت از ارتباط بین نسله‌ها نشأت گرفته و دلیل دوام آن در قرنهای متمادی تاکنون نیز همین بوده است. مرشدیت فرایندی است که موجب ارائه کمک‌های رسمی مدیران و نیز حمایت زبردستان به‌صورت انفرادی می‌شود تا زمینه را برای موفقیت آن‌ها در درون سازمان فراهم کند. مرشدیت یکی از انواع روابط متقابل شامل تعاملات میان فردی و احساسات شخصی است. مرشدیت به معنای مساعدت در «فراتر رفتن از اطلاعات داده‌شده» و رسیدن به دانش است. مرشدیت در زمینه‌هایی مانند صنعت، تجارت، آموزش و پرورش و نیز در زندگی عمومی و شخصی کاربرد دارد و می‌تواند به‌صورت رابطه والدین-اولاد، صنعتگر-شاگرد و نیز مربی-ورزشکار باشد.

## اشتراکات و تمایزات مربی‌گری، مدیریت، رهبری و مرشدیت

مربی‌گری و مرشدیت در بسیاری از منابع علمی به‌جای یکدیگر استفاده شده‌اند؛ اما به‌طور خاص برخی محققان هدف از مرشدیت را علاوه بر دستیابی به موفقیت‌های شغلی کوتاه و میان‌مدت (هدف اصلی مربی‌گری)، ارتقای وضعیت روانی-اجتماعی فرد (که موضوعی شخصی‌تر و بلندمدت‌تر بوده و بر زندگی فرد اثرات عمیق‌تری دارد) میدانند. مربی‌گری می‌تواند فرایندی کوتاه‌مدت‌تر و عملیاتی‌تر از رهبری سازمانی باشد. تفاوت مربی‌گری و مدیریت نیز قابل بررسی است. مربیگری بر جنبه پرورشی و یادگیری تأکید دارد؛ درحالی‌که در مدیریت، کارکردهای دیگری مانند نظارت و کنترل، بودجه‌ریزی، گزارش‌گیری و هماهنگی نیز مورد تأکید است. مرشدیت و مربی‌گری در برخی از ابزارها و روش‌ها مشترک‌اند، ولی اساساً مربی‌گری بر عملکرد در شغل فعلی تمرکز دارد و توسعه مهارت‌ها را تأکید می‌کند، درحالی‌که مرشدیت در اصل بر اهداف بلندمدت و توسعه قابلیت تمرکز دارد. در محیط کار، اهداف مربی‌گری معمولاً از نتایج ارزیابی عملکرد تعیین می‌شود.

## رضایت شغلی

رابینز رضایت شغلی را نگرش کلی فرد درباره شغلش می‌داند و معتقد است کسی که رضایت شغلی وی در سطح بالایی است، نسبت به شغل خود نگرش مثبت دارد و کسی که از کار خود ناراضی است، نگرشی منفی نسبت به کار خود دارد. رضایت شغلی عبارت است از حدی از احساسات و نگرش‌های مثبت که افراد نسبت به شغل خود دارند، وقتی شخصی می‌گوید دارای رضایت شغلی بالایی است، این به معنای آن است که او واقعاً شغلش را دوست دارد، احساسات خوبی درباره کارش دارد و برای شغلش ارزش زیادی قائل است. رضایت شغلی یک حالت احساسی مثبت یا مطبوع و پیامد ارزیابی شغل یا تجربه فرد است. این حالت احساسی مثبت، کمک زیادی به سلامت فیزیکی و روانی فرد می‌کند. رضایت شغلی مجموعه‌ای از احساسات سازگار و ناسازگار است که کارکنان با آن احساس‌ها، به کار خود می‌نگرند.

## آیا مرشدیت بر رضایت شغلی و تعهد سازمانی مؤثر است؟

در پژوهش حاضر برای سنجش تأثیر مرشدیت بر کارکنان اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان جنوبی از پرسشنامه مرشدیت که در سال ۱۳۹۸ توسط حسینی و همکاران تدوین شده، استفاده است. این پرسشنامه شامل ۲۷ سؤال در هفت مقوله تسلط بر نقش، حمایت عاطفی، دسترسی، الگو، هدف‌گذاری، بازخورد و انتقال تجربه طراحی شده است که فرد را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. مقیاس نمره‌گذاری این پرسشنامه

راهم‌آورد

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷

با توجه به علامت  $\beta$  در جدول زیر که مثبت است، می توان گفت که مرشدیت بر رضایت شغلی اثر مستقیم و مثبت دارد.

جدول ۳: شماره ضرایب رگرسیون اثر مرشدیت بر رضایت شغلی

مدل	خطای معیار SE	ضریب استاندارد Beta	T	P
مقدار ثابت	۴,۰۹۵		۲,۵۳۷	۰,۰۱۳
مرشدیت	۰/۰۴۷	۰/۷۳۴	۹,۴۷۴	۰/۰۰۰

متغیر وابسته: رضایت شغلی

نتیجه بررسی فرضیه دوم پژوهش در جدول ۴ به نمایش درآمده است. با توجه به داده های جدول مشخص است که  $r^2 = ۰,۲۴$  درصد از واریانس مشاهده شده در تعهد سازمانی از طریق مرشدیت توجیه می شود ( $r^2 = ۰,۲۴$ ). با توجه به مقدار F و سطح معنی داری (P) که کوچک تر از  $۰/۰۵$  است فرضیه صفر رد شده و می توان نتیجه گرفت که مرشدیت بر تعهد سازمانی کارکنان در اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان جنوبی تأثیر معنادار دارد.

جدول ۴: نتایج تحلیل رگرسیون اثر مرشدیت بر تعهد سازمانی

منابع تغییر	SS	dF	MS	F	سطح معنی داری	r	$r^2$
رگرسیون	۲۲۵۲,۵۴۶	۱	۲۲۵۲,۵۴۶	۲۴,۲۸۹	۰/۰۰۰	۰/۴۹۰	۰,۲۴۰
باقیمانده	۷۱۴۱,۰۴۹	۷۷	۹۲,۷۴۱				

متغیر وابسته: تعهد سازمانی

با توجه به علامت  $\beta$  در جدول زیر می توان گفت که مرشدیت بر تعهد سازمان اثر مثبت دارد و چون علامت  $\beta$  مثبت است، رابطه ای آن با تعهد سازمانی مستقیم است

جدول ۵: شماره ضرایب رگرسیون اثر مرشدیت بر تعهد سازمانی

مدل	خطای معیار SE	ضریب استاندارد Beta	T	P
مقدار ثابت	۵,۰۱۶		۷,۸۵۷	۰/۰۰۰
مرشدیت	۰,۵۷	۴۹۰	۴,۹۲۸	۰/۰۰۰

متغیر وابسته: تعهد سازمانی

### بررسی عامل های مرشدیت بر روی رضایت شغلی

در جدول ۶ ضرایب رگرسیونی برآورد شده به همراه مقادیر معناداری و سایر شاخص های آماری آن ها ارائه شده است. همان طور که از این جدول ملاحظه می شود، به ازای تمامی ضرایب رگرسیونی، مقدار P کمتر از  $۰,۰۵$  است. بنابراین تمامی ضرایب در سطح اطمینان ۹۵ درصد معنادار هستند و با توجه به علامت  $\beta$  در جدول زیر می توان گفت که عامل های مرشدیت بر رضایت شغلی اثر مثبت دارد و چون علامت  $\beta$  مثبت است، رابطه آن با رضایت شغلی مستقیم است.

### بررسی عامل های مرشدیت بر روی تعهد سازمانی

در جدول ۷ ضرایب رگرسیونی برآورد شده به همراه مقادیر معنی داری و سایر شاخص های آماری آن ها ارائه شده است. همان طور که از این جدول میتوان دید به ازای تمامی ضرایب رگرسیونی، پی مقدار کمتر از  $۰,۰۵$  است، بنابراین تمامی ضرایب به جز انتقال در سطح اطمینان ۹۵ درصد معنی دار هستند؛ و با توجه به علامت  $\beta$  در جدول زیر می توان گفت که عامل های مرشدیت بر تعهد سازمانی اثر مثبت دارد؛ و چون علامت  $\beta$  مثبت است رابطه ای آن با تعهد سازمانی مستقیم است.

### نتیجه گیری

با توجه به نتایج حاصل از بررسی وضعیت طبیعی بودن مؤلفه های تحت مطالعه توسط آزمون کالموگروف-اسمیرنف همه متغیرها نرمال بودند. همچنین با توجه به تأیید فرضیه پژوهش و تأثیر مستقیم و مثبت مرشدیت بر رضایت شغلی و تعهد سازمانی پیشنهاد های زیر اگر در نظر گرفته شود، منجر به بهبود سازمان می شود:

مرشدان نحوه آموزش و نحوه رفتار با افراد تحت آموزش را یاد بگیرند و به یادگیری علاقه داشته باشند و به طور دائم در حال آموزش دیدن باشند تا بتوانند با اطلاعات به روز مرشدیت را انجام دهند؛ در انجام وظایف خود صبور و با دلب باشند و دیگران را تشویق کنند تا آن ها نیز مرشد باشند؛ با سیاست ها و فرهنگ سازمان کاملاً آشنا باشند و از افراد مراتب تقدیر و تشکر را به عمل آورند؛ در انجام دادن وظایف خود بسیار فعالانه عمل کنند؛ در انجام دادن وظایف خود مانند یک متخصص عمل کنند و به حمایت و پشتیبانی از افراد تحت آموزش خود گرایش داشته باشند.

جدول ۶: بررسی عامل های مرشدیت (تسلط بر نقش، حمایت های عاطفی، دسترسی، الگو، هدف گذاری، باز خور، انتقال تجربه) بر روی رضایت شغلی

متغیر وابسته	عامل های مرشدیت	$R^2$	r	F	T	ضریب استاندارد Beta	p-value
رضایت شغلی	تسلط بر نقش	۰,۴۲۰	۰,۶۴۸	۵۵,۷۵۸	۷,۴۶۷	۰,۶۴۸	۰,۰۰۰
	حمایت عاطفی	۰,۳۸۵	۰,۶۲۰	۴۸,۱۷۲	۶,۹۴۱	۰,۶۲۰	۰,۰۰۵
	دسترسی	۰,۰۲۱۹	۰,۴۶۸	۲۱,۵۵۹	۴,۶۴۳	۰,۴۶۸	۰,۰۰۰
	الگو	۰,۳۸۰	۰,۶۱۶	۴۷,۱۷۲	۴,۶۴۳	۰,۶۱۶	۰,۰۰۰
	هدف گذاری	۰,۴۳۲	۰,۶۵۷	۵۸,۴۴۵	۷,۶۴۵	۰,۶۵۷	۰,۰۰۰
	باز خور	۰,۳۳۸	۰,۵۸۱	۳۹,۳۱۸	۶,۲۷۰	۰,۵۸۱	۰,۰۰۰
	انتقال	۰,۱۶۶	۰,۴۰۷	۱۵,۳۰۵	۳,۹۱۲	۰,۴۰۷	۰,۰۰۰

جدول ۷: بررسی عامل های مرشدیت (تسلط بر نقش، حمایت های عاطفی، دسترسی، الگو، هدف گذاری، باز خور، انتقال تجربه) بر روی تعهد سازمانی

متغیر وابسته	عامل های مرشدیت	$R^2$	r	F	T	ضریب استاندارد Beta	p-value
تعهد سازمانی	تسلط بر نقش	۰,۲۸۶	۰,۵۳۴	۳۰,۷۷۳	۵,۵۴۷	۰,۵۳۴	۰,۰۰۰
	حمایت عاطفی	۰,۱۰۰	۰,۳۱۶	۸,۵۵۱	۲,۹۲۴	۰,۳۱۶	۰,۰۰۵
	دسترسی	۰,۰۷۶	۰,۲۷۵	۶,۲۲۳	۲,۵۱۵	۰,۲۷۵	۰,۰۱۴
	الگو	۰,۱۹۳	۰,۴۳۹	۱۸,۳۹۵	۴,۲۸۹	۰,۴۳۹	۰,۰۰۰
	هدف گذاری	۰,۱۶۸	۰,۴۱۰	۱۵,۵۴۰	۳,۹۴۲	۰,۴۱۰	۰,۰۰۰
	باز خور	۰,۱۲۱	۰,۳۴۸	۱۰,۶۲۶	۳,۲۶۰	۰,۳۴۸	۰,۰۰۲
	انتقال	۰,۰۴۷	۰,۲۱۷	۳,۷۹۱	۱,۹۴۷	۰,۲۱۷	۰,۰۵۵



# پرواز غم انگیز الگوی خدمت

مهندس احمد جاوشیری؛ مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایران‌شهر

انا لله و انا الیه راجعون

پرواز غم‌انگیز سیم‌غ ناب خدمت و صداقت، مهندس ابراهیم جاوشیری، جاودانه‌ترین بذر حسرت را در دل ما کاشت و پرچم غم را در مزرعه احساسات ناب ما به اهتزاز درآورد تا یکبار دیگر به ما یادآور شود که پرنده رفتنی است، پرواز را به خاطر بسپار و با اشاره به شعر سهراب سپهری: آن روز که سهراب نوشت تا شقایق هست زندگی باید

کرد شاید

خبری از دل پر درد گل یاس نداشت

باید این‌طور نوشت

هر گلی هم باشی

چه شقایق

چه گل پیچک و یاس

زندگی اجباریست...

زندگی در گرو خاطره‌هاست

خاطره در گرو فاصله‌هاست

فاصله تلخ‌ترین خاطره‌هاست

جاوشیری دوست داشتنی، همکار همیشه به یاد ماندنی، در طرّفه‌العینی ما را جا گذاشت و تنها گذاشت.

مهندس جاوشیری متعهد که حتی یک لحظه از سنگر خدمت جدا نشد و با وجود علائم خفیف بروز بیماری کرونا که الزاماً می‌بایست به استراحت و معالجه می‌پرداخت، تنها دغدغه‌اش، خدمت به مردم محروم منطقه جنوب سیستان و بلوچستان بود.

شوق خدمت مستولی بر رنج بیماری وی بود به گونه‌ای که چند روز پیش از سفر به دیار باقی، قبل از تشخیص بیماری در محل دفتر ریاست محترم سازمان در تهران حاضر بود و با جدیت پیگیری موضوعات راهداری و حمل و نقل حوزه خدمتش بود. اما در بازگشت به استان در حالی علائم اولیه بیماری بروز کرد، که تا آخرین لحظه در حوزه مأموریتش در جاده‌ها مشغول خدمت بود. چراکه او با پوست و گوشت و استخوان، از کودکی تا لحظه فراق، محرومیت را چشیده بود و عزم آن داشت که برای محرومیت‌زدایی منطقه، در یک اداره نوپا و با پتانسیل خدمت بی‌انتهای، تمام وجودش را برای محرومیت‌زدایی آن منطقه به کار گیرد. جاوشیری عزیز چه در کسوت یک مدیر کل، چه قبل از آن، به عنوان یک انسان خدوم، ساده و صمیمی و درد آشنای مردم بود، اما آنچه پذیرش واقعیت مرگ این انسان را برای همکاران سخت می‌سازد، گذشته سخت و اراده بی‌مثال این مرحوم است. وی در سال ۱۳۵۰ در روستای گسک در بخش لاشار از شهرستان نیک شهر متولد شد که فاصله محل تولدش تا ایران‌شهر حدود ۱۱۰ کیلومتر و تا زاهدان ۴۴۰ کیلومتر است. دوران ابتدایی و راهنمایی را در لاشار تحصیل کرد و در سال ۷۱ از هنرستان فنی ایران‌شهر دیپلم گرفت. دوران سربازی را در سپاه ایران‌شهر گذراند و در سال ۷۳ به استخدام اداره راه‌وتراپری ایران‌شهر درآمد و در رشته مهندسی عمران مدیریت ساخت، کارشناسی ارشد گرفت.

رئیس اداره راه اسپکه، رئیس اداره راه راسک و سرباز و همچنین معاونت ساخت و توسعه و معاون راهداری اداره کل راه‌وشهرسازی ایران‌شهر از مناصب خدمتی وی بود و در سال گذشته با تفکیک اداره کل راهداری و اداره کل راه‌وشهرسازی از یکدیگر، به عنوان مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای



ایران‌شهر منصوب شد.

قطعا وجود چنین فردی با شرایط یادشده برای سازمان، یک ذخیره نیروی انسانی ارزشمند بود که فراقش این چنین برای مسئولان سازمان اندوهناک است.

باور کنید که باور فراقش بر ما که در حلقه مهربانی مضاعف می‌زیستیم، آتشین‌تر از تازیانه تنبیه و عبرتی است که تا واپسین دمان عمر، شاخص تذکر و توجه ما به این سفر اخروی است.

اگرچه خبر ناگهانی هجرات، ما را در غم حرمان فرو برد، اما تداعی شوق خدمت و اراده خستگی ناپذیرت در زمان خدمت، ما را به فرادست‌هایی برد که شاید هرگز افق نگاهمان به آن دور دست‌ها متمرکز نمی‌شد و به ما آموخت که انسان در سجاده خدمت بر رضایت خلق سجد می‌کند و همچون نماز واجبی که تا واپسین لحظات، از ادای آن غفلت نمی‌کند، در خدمت به خلق نیز مصمم‌تر و مستحکم‌تر از آن باید بود.

مهندس جاوشیری عزیز!

تردید نداریم که نام و یاد و مرام و جلوه‌های دوست داشتنی‌ات تا همیشه در ذهن و قلب ما جاودان خواهد ماند و یکایک همکاران، خود را سوگوار فراق ناگهانی‌ات دانسته و جاوشیری شهود خدمت را الگوی خود قرار داده و تابناکی حضورت را استمرار خواهند بخشید.

ضایعه اسفبار از دست دادن همکار مهربان، کوشا و خدوم جنوب استان سیستان و بلوچستان را به خانواده محترم ایشان، وزیر محترم راه‌وشهرسازی، ریاست و معاونین سازمان، مدیران و تمامی کارکنان به‌ویژه همکاران اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای جنوب سیستان و بلوچستان، تسلیت عرض نموده و برای آن مرحوم، غفران ابدی و برای خانواده آن مرحوم و همکاران استان، صبر و سلامتی از خداوند سبحان مسئلت داریم.

روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

ایران‌شهر

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷

## طی صدور احکامی از سوی عبداله‌اشم حسن نیا، معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، افراد ذیل به سمت ذکر شده منصوب شدند:

- داریوش امانی به عنوان قائم مقام سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در ستاد و امور استان‌ها و مجلس شورای اسلامی
- جواد هدایتی به عنوان سرپرست دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی
- مسعود صبائی به عنوان معاون دفتر نگهداری راه‌های سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
- پیمان جوادی به عنوان معاون دفتر راههای فرعی و روستایی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
- کلیم ا... و ثوقی به عنوان مدیرکل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان اردبیل
- محمد راشد مدرس گرچی به عنوان مدیرکل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان کردستان
- مجید رسیباف فکور به عنوان معاون راهداری اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان
- اسماعیل تربره به عنوان معاون راهداری اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان قزوین
- علیرضا معیری پور به عنوان معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان قزوین
- محمد فدوی به عنوان معاون راهداری اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان خراسان جنوبی
- حیدر دشتی پور به عنوان معاون فنی و نظارت اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان ایلام
- مجتبی سلیمانی به عنوان مدیر پایانه مرزی مهران (سردار شهید قاسم سلیمانی)
- محمد مهدی رضایی به عنوان مدیر پایانه مرزی سرخس
- مهدی فیروزی به عنوان مدیر پایانه مرزی رازی

### انتصابات



### تبریک

راهبران، زادروز زیباترین هدیه پروردگار به زندگی‌تان را شادباش می‌گوید:

- محمد قاسمی، اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان قم، نام فرزند: سینا
- حسین ساغری، اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان ایلام، نام فرزند: کیان

### پیوندتان مبارک

■ میثم مخلص آبادی همکار شاغل در اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان مرکزی آغاز زندگی مشترکتان را صمیمانه تبریک می‌گوییم و برای شما آرزوی طول عمر و خوشبختی داریم..



### تسلیت

- مادر همکار گرامی، نوراله دلخواه، مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان ایلام
- خواهر همکار گرامی، حکیم عبدالرحمان، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان آذر بایجان غربی
- پدر همکار گرامی، محمد امین شاطویی، اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان آذربایجان غربی
- خواهر همکار گرامی، سید احمد حسینی فومشی، اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان تهران
- پدر همکار گرامی، احمد شعبانپوردهکی، اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان سمنان



با کمال تأسف و تأثر، درگذشت آقای عباس بامری همکار شاغل در اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان را تسلیت می‌گوییم.

روحش شاد و یادش گرامی



درگذشت آقای حاج ضرغام زره پوش رئیس اتحادیه کامیونداران استان فارس و مدیرعامل کامیونداران شیراز را تسلیت می‌گوییم.

روحش شاد و یادش گرامی



درگذشت آقای حاج عبدالله گمشادزهی رئیس انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات مسافری زاهدان را تسلیت می‌گوییم.

روحش شاد و یادش گرامی

## موفقیت‌ها

**یلدا عسگری** فرزند رسول عسگری همکار شاغل در اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی، موفق به کسب مدال طلای مسابقات ژیمناستیک گروه سنی زیر هفت سال مهدکودک‌های استان شد.



**فاطمه الماس و ش** فرزند اصغر الماس و ش همکار اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان جنوبی، شهرستان سربیشه در سی و ششمین دوره مسابقات قرآنی، عتبرت و نماز در رشته نهج‌البلاغه موفق به کسب رتبه چهارم شد.



**آریا بازدار** فرزند احمد بازدار همکار شاغل در اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان ایلام، در مسابقات استانی محاسبات ذهنی با چرتکه، موفق به کسب مقام اول در رده سنی گروه B و راهیابی به مسابقات کشور شد. شایان ذکر است، وی در هفتمین دوره از مسابقات ملی نابغه‌ها نیز که تیرماه سال جاری در تهران برگزار شد، به عنوان برگزیده رتبه سوم، تندیس و لوح این مسابقات را دریافت کرد.



### فراخوان ارسال مقاله جهت چاپ در نشریه راهبران

دفتر روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در نشریه خبری-تحلیلی - آموزشی «راهبران» با گستره توزیع سراسر کشور، تهیه و تدوین مطالب کاربردی و نوین در جهت اطلاع‌رسانی و انتقال تجارب و دانش جدید را با هدف بهبود سطح کیفی و علمی مطالب نشریه در دستور کار خود قرار داده است. در این راستا از اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علاقمند دعوت می‌شود مقالات علمی و پژوهشی به صورت تألیف یا ترجمه را با مشخصات زیر ارسال نمایند.

■ در نگارش مقالات بایستی ساختار استاندارد مقاله شامل چکیده، واژگان کلیدی، مقدمه، خلاصه ادبیات موضوعی، روش تحقیق، نتیجه‌گیری، منابع معتبر مورد استفاده، رعایت شود.

■ نام و نام خانوادگی، آدرس ایمیل، شماره تلفن همراه نویسنده ذکر شود.

■ ویرایش ادبی مقالات جزو اختیارات و حقوق نشریه است.

■ در قسمت موضوع ایمیل ارسالی عبارت «مقاله جهت درج در نشریه راهبران» ذکر شود.

■ نشریه مجاز به عدم استفاده از مقالات ارسالی است.

■ از نویسندگان مقالات برتر به نحو مقتضی تقدیر به عمل خواهد آمد.

درضمن نظرات ارائه شده در مقالات، لزوماً بیانگر دیدگاه این نشریه نیست.

نشانی: تهران - بلوار کشاورز - خیابان فلسطین جنوبی - خیابان دمشق - شماره ۱۷ - طبقه ۱۱ - دفتر روابط عمومی

ایمیل: [Info@rmto.ir](mailto:Info@rmto.ir) تلفن: ۸۴۴۹۱۴۶۲-۸۸۸۹۸۴۰۰

راهبران

خرداد و تیر ۱۳۹۹  
شماره ۱۱۷



# تابلوهای آشکارسازی

در نقاط پر تصادف را جدی بگیریم

با دیدن تابلوهای آشکارسازی  
شیرنگ فسنری در جاده‌ها،  
آگاه باشید به نقطه‌ای نزدیک  
می‌شوید که بی‌توجهی به این  
علائم، تصادفات زیادی را  
در پی داشته است.

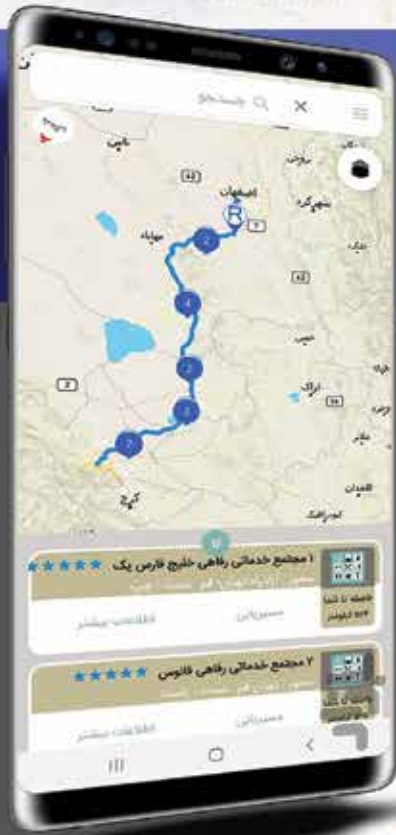




سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای

وزارت راه و شهرسازی

## اپلیکیشن مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی



**بهترین راه برای انتخاب  
محل استراحت مطمئن و مناسب  
در شبکه جاده‌ای کشور**

- ✓ **بالا بردن کیفیت و سهولت در استفاده از مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی در سفرهای جاده‌ای**
- ✓ **دسترسی به مکان مناسب جهت اقامه فریضه نماز در سفرهای جاده‌ای**
- ✓ **آسایش بیشتر رانندگان و مسافران جهت استراحت موقت بین راهی**
- ✓ **دسترسی سریع رانندگان و مسافران به خدمات مورد نیاز**
- ✓ **کاهش اتلاف وقت رانندگان و مسافران**
- ✓ **امکان دریافت شکایات و پیشنهادات از خدمات گیرندگان و رانندگان**



آدرس سامانه و دانلود APP

<https://restareas.rmtto.ir>

آدرس دانلود APP در کافه بازار

<https://cafebazaar.ir/app/ir.nsdsp.setorg.midwayservicearea>