



نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای کالا و توجیه اقتصادی آن برای مجری طرح

حمزه علی بخشی^۱

مقدمه

نیروی محرکه سیستم‌های حمل‌ونقل عمدتاً از سوخت‌های فسیلی تجدیدنپذیر تأمین می‌شود. در حقیقت ۹۵٪ از سفرها با اتکا و مصرف سوخت‌های نفتی صورت می‌گیرد. مطالعات آژانس بین‌المللی انرژی نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۲۰ بخش حمل‌ونقل بعنوان عمده‌ترین مصرف‌کننده انرژی حتی از بخش صنعت پیشی می‌گیرد. در آن زمان مصرف انرژی جهان تقریباً ۶۶٪ بیش از مصرف کنونی بوده و کشورهای در حال توسعه، مصرف‌کنندگان عمده انرژی خواهند بود. امروزه انرژی و حمل‌ونقل دو بخش زیربنایی بسیار مهم در اقتصاد و توسعه هر کشوری محسوب می‌شوند و سیاستگذاری در زمینه انرژی و صرفه‌جویی در آن یکی از مباحث اصلی برنامه‌ریزان و سیاستمداران اقتصادی در دنیا است. بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در بسیاری از کشورها به لحاظ انعطاف‌پذیری مناسب و گسترش سطح خدمات از جایگاه ویژه‌ای در مقایسه با دیگر شقوق حمل‌ونقل برخوردار است. طول دو دهه گذشته، حمل‌ونقل جاده‌ای با وجود توانمندی بالا در جابجایی کالای داخلی کشور، متأسفانه از یک عقب‌ماندگی تاریخی در زمینه "جذب سرمایه‌گذاری و نوسازی ناوگان" رنج می‌برد؛ بطوریکه هم‌اکنون ناوگان فعال در حمل‌ونقل جاده‌ای کالا به دلیل فرسودگی بیش از حد انتظار با حداقل بازدهی اقتصادی در جاده‌های کشور فعالیت می‌کنند. تردد این ناوگان فرسوده در طول راه‌های کشور، ضمن تحمیل هزینه‌های گزاف به اقتصاد ملی، خسارت جبران‌ناپذیری نیز بر اثر تشدید تصادفات جاده‌ای به جامعه تحمل می‌کنند.

از مجموع کامیون‌های فعال در حمل‌ونقل داخلی، بالغ بر ۱۲۰ هزار دستگاه آن نیاز به نوسازی دارد و نزدیک به ۴۰٪ از این کامیون‌ها نیز بدلیل نیاز به تعمیرات اساسی و قطعات یدکی، همچنین یک‌سربار بودن، بدون استفاده مانده‌اند؛ با توجه به مصوبه هیئت محترم وزیران، به کامیون‌های بالاتر از ۲۵ سال فرسوده اطلاق می‌گردد. همانگونه که اشاره شد، ایجاد ترافیک‌های چند لایه در جاده‌های کشور به علت عدم کشش ناوگان فرسوده باری و خسارت‌های بالای ناشی از تصادفات جاده‌ای، یکی از دلایلی است که باعث می‌شود نوسازی این ناوگان در اولویت قرار گیرد.

نوسازی ناوگان

اقتصاد هر کشور اساس و پایه‌هایی دارد که اگر توجه کافی و درستی به آن نشود، ممکن است اقتصاد از پایداری لازم برخوردار نباشد. بخش حمل‌ونقل نیز به عنوان شاهرگ اصلی اقتصاد، نقش بسزایی در شکوفایی و توسعه جوامع ایفاء می‌کند. ولی متأسفانه تاکنون نتوانسته است به جایگاه واقعی خود دست یابد. شاید به جرأت بتوان گفت که امروز ملاک توسعه‌یافتگی کشورها، پس از صنعت، مربوط به توسعه ارتباطات و حمل‌ونقل است بنابراین حمل‌ونقل را می‌توان به

^۱ کارشناس ارشد حمل و نقل

شیرانی شبیه کرد که موجب پویایی و شکوفایی اقتصاد کشورها می‌شود. چنانچه این بخش از اقتصاد مورد بی‌توجهی برنامه‌ریزان اقتصادی قرارگیرد، خواسته یا ناخواسته اقتصاد کشورها به نابودی می‌انجامد. آنچه موجب پویایی حمل‌ونقل می‌شود، توجه به، به روز بودن زیرساخت‌ها و نرم‌افزارهای مورد استفاده در زیربخش‌های حمل‌ونقل است. افزایش جمعیت جهان، ایجاد بازارهای مصرفی جدید و همچنین تنوع در تولید محصولات، کشورها را بر آن داشته که وسایل حمل‌ونقل‌شان را به فن‌آوری روز تجهیز نمایند، البته تغییر و تحول را در زیرساخت‌های حمل‌ونقل فراموش نکرده‌اند. بنابراین امروزه هم وسایل حمل‌ونقل از سرعت بالا و ایمنی کافی برخوردارند و هم اینکه زیرساخت‌ها به تجهیزات مدرن مجهزند تا بتوانند به وسایل حمل‌ونقل خدمات مناسب ارائه دهند.

حمل و نقل در ایران

به دلیل موقعیت جغرافیایی و دسترسی به آب‌های آزاد، جمهوری اسلامی ایران از موقعیت ویژه‌ای در حمل‌ونقل منطقه برخوردار است. اینکه ایران موقعیت طلائی برای ترانزیت و عبور کالا دارد، بر کسی پوشیده نیست؛ ولی متأسفانه طی دو دهه اخیر، به بعد اقتصادی‌بودن حمل‌ونقل و نقش آن در توسعه-یافتگی کشور کمتر توجه شده است. بنابراین بی‌مهری مسئولان و برنامه‌ریزان اقتصادی به حمل‌ونقل، موجب شده، این شریان اصلی اقتصادی به بیمار در حال احتضار تبدیل شود. از عمده‌ترین بیماری این جسم نیمه‌جان، فرسودگی بیش از حد ناوگان در بخش حمل‌ونقل کالا است. چنانچه این بیماری به فوریت مداوا نشود، تبدیل به غده سرطانی خواهد شد، هر چند طی دو دهه اخیر به تجهیز زیرساخت‌های حمل‌ونقل توجه شده و جاده‌ها در حد قابل قبولی در حال توسعه و ساخت‌وساز هستند، لکن همگام با ساخت‌وساز در زیربنای حمل‌ونقل، به نوسازی و به‌روز کردن وسایل حمل‌ونقل توجه کافی مبذول نگردیده و ناوگان حمل-ونقل کشور از فرسودگی و فرتوتی مزمنی رنج می‌برد؛ این درحالی‌است که طبق آمار موجود، بیش از 85٪ کالای کشور توسط بخش حمل‌ونقل جاده‌ای جابجا می‌شود.

حمل و نقل جاده‌ای و فرسودگی ناوگان

طی دو دهه اخیر با توجه به عدم سرمایه‌گذاری در تجهیز و خرید ناوگان ریلی و هوایی، بیشترین حجم جابجایی کالا و مسافر در کشور به دوش حمل-ونقل جاده‌ای افتاده است. هرچند که نوسازی ناوگان در این بخش از نیمه دوم دهه 1370 آغاز شده است، لکن بدلیل ورودی محدود و تعداد زیاد ناوگان فرسوده، اثرات قابل مشاهده‌ای وجود ندارد. در زیربخش حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل‌ونقل کالای کشور دارای ناوگانی بسیار فرسوده است که ساماندهی و سازماندهی مجدد و مناسب آن، اهمیت موضوع را دو چندان می‌نماید. در حال حاضر فرسودگی بیش از حد و بالا بودن نسبی سن ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده-ای کالا در کشور، منجر به عدم استفاده از ظرفیت بهینه ناوگان، کاهش بهره‌وری، کاهش ایمنی در حمل‌ونقل بصورت بروز حوادث و سوانح دلخراش و آلودگی-های زیست‌محیطی و ... می‌شود.

البته این نوسازی گرچه زمان‌بر و مستلزم صرف منابع جدیدی می‌باشد، به شرطی که ارتقاء فن‌آوری و بهینه‌سازی مصرف انرژی بخوبی لحاظ و تمامی هزینه‌های جانبی در بخش محاسبه و در جهت واقعی کردن قیمت حمل‌ونقل ملحوظ گردد، یقیناً اقتصادی و مورد استقبال شاغلین و متصدیان بخش حمل‌ونقل قرار خواهد گرفت. در این شرایط که واگذاری و فروش ناوگان نو بدون اسقاط و خروج ناوگان فرسوده و با ارائه تسهیلات در اختیار کارخانجات تولیدی داخلی، آن هم با بهره بالا انجام می‌پذیرد، کمترین استقبال از سوی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل را بدنبال داشته و بدون توجه به ساختار حمل‌ونقل کالا در کشور، همچنان در جهت افزایش مشکلات نیز پیش می‌رود. این در حالی است که ناوگان فرسوده، علاوه بر ایجاد مشکلات پیش‌گفته در حمل‌ونقل جاده‌ای، خسارات عمده‌ای از طریق مصرف بی‌رویه سوخت بر منابع ملی کشور وارد می‌کنند. مجموع خسارت‌های وارده بقدری بزرگ است که بی‌هیچ اتلاف وقتی و سریعاً در جهت نوسازی بایستی اقدام نمود؛ لیکن با در نظر داشتن عدم مکانیزمی برای خروج ناوگان فرسوده و عدم تغییر ساختار، هر ساله بر مشکلات موجود افزوده می‌گردد.

عوارض ناشی از بالابودن سن ناوگان باری کشور:

- **افزایش تصادفات جاده‌ای:** ناوگان فرسوده به علت مشخصات فنی بسیار پایین و نقایص موجود در سیستم فرمان و ترمز و وزن مرده بیشتر نسبت به ناوگان جدید که سبب کاهش توانایی کنترل وسیله نقلیه می‌گردد، استعداد بسیار زیادی در ایجاد تصادفات دارند.
- **افزایش زمان سفر:** پائین بودن سرعت وسیله نقلیه فرسوده، علاوه بر ایجاد ناراحتی‌های روانی برای رانندگان سایر وسایل نقلیه، باعث بروز مشکلاتی از قبیل بالابردن زمان تلف شده و همچنین میزان سوخت مصرفی، تأخیر زمانی و ارزش زمان ازدست‌رفته، اشغال جاده‌ها و مسیر تردد، امکان ازدست‌رفتن بازار کالای محموله، بالارفتن ریسک فساد کالاهای ضایع‌شدنی، کاهش بهره‌وری، خستگی بیش از حد راننده و برهم‌زدن برنامه‌های اقتصادی صاحبان کالا می‌شود.
- **افزایش آلودگی محیط‌زیست:** آلودگی محیط‌زیست ایجاد شده ناشی از کارکرد وسایل نقلیه سنگین، مسئله‌ای دو وجهی است. یک طرف قضیه: بالابودن عمر وسایل نقلیه فعال باری است و این غیر از مبحث تکنولوژی ساخت آنهاست. اما طرف دیگر قضیه: موضوع کیفیت سوخت مورد استفاده ناوگان حمل‌ونقل کشور است که لازم است سوخت موردنظر از کیفیت بالا و مطابق با استانداردهای بین‌المللی برخوردار شود.
- **افزایش مصرف سوخت:** کامیون‌های موجود دارای وزن مرده بیشتری نسبت به استانداردهای خودروسازی دنیا می‌باشند. عدم آیرودینامیکی بودن طراحی این ناوگان و نوع طراحی و فرسودگی سیستم احتراق آنها، باعث مصرف سوخت بیشتری می‌شود. همینطور تکنولوژی سیستم‌های قدرت محرکه و انتقال قدرت آن‌ها متعلق به 50 سال پیش است. همه اینها باعث می‌شود که میانگین مصرف سوخت در وسایل نقلیه موجود، بسیار بیشتر از استانداردهای جهانی نشان دهد.
- **افزایش هزینه‌های وارده به راه‌ها به علت وزن مرده بیشتر:** تخریب جدی جاده‌ها به واسطه پدیده خستگی زودرس در روسازی در اثر نحوه انتقال بار روی محورهای خودروهای فرسوده موجود و تعداد و نحوه قرارگیری محورها در وسایل نقلیه سنگین با تکنولوژی ساخت قدیم است که باعث کاهش عمر مفید روسازی جاده‌ها می‌شود.
- **کاهش ضریب اطمینان حمل بار:** یکی از مشکلات عمده صاحبان کالا، آسیب‌های وارده از وسایل نقلیه فرسوده به کالاهای آنهاست. ضربه‌های ناشی از حرکت پر ارتعاش و سیستم فتربندی نامناسب این وسایل و عدم بارگیری مناسب و اصولی بار، سبب آسیب‌های جدی به کالا می‌شود.
- **ایجاد عوارض سوء روحی و جسمی در رانندگان به علت طراحی ارگونومیک نادرست:** علم ارگونومی² یا علم تطابق ماشین‌آلات با فیزیک انسان که در دهه‌های اخیر مطرح گردیده است و آرامش بیشتر روحی و جسمی برای راننده به ارمغان می‌آورد، در ناوگان فرسوده مفهومی ندارد.
- **عدم توانایی انطباق با سیستم‌های رایانه‌ای هدایت مسیر و کنترل ماهواره‌ای:** در دنیای امروز که دنیای ارتباطات است، کامیون‌های موجود فعال در کشور از هر نوع ارتباط محروم هستند. سیستم‌های رایانه‌ای هدایت مسیر و کنترل ماهواره‌ای وسایل نقلیه که امروزه کاربرد بسیاری پیدا کرده‌اند، در وسایل نقلیه فرسوده استفاده نمی‌شوند و این مانعی بزرگ برای مدیریت پیشرفته ناوگان است.

² Ergonomy

▪ **ایجاد آلودگی صوتی:** در استانداردهای بین‌المللی جهت جلوگیری از ایجاد آلودگی صوتی، محدودیت سنی برای تردد وسایل نقلیه باری در نظر گرفته شده است که این محدودیت برای حفظ محیط از آلودگی صوتی و در نظر گرفتن اثرات سوء آن بر راننده بسیار مهم است. در وسایل نقلیه موجود، این حد رعایت نمی‌شود.

▪ **عدم تطابق با استانداردهای جهانی (جهت عضویت در نهادهای بین‌المللی مثل WTO):** زیربخش حمل‌ونقل جاده‌ای از اجزاء سیستم خدماتی است که باید ویژگی‌های مطرح‌شده در موافقتنامه GATS (تجارت خدمات) را داشته باشد. اصولاً الحاق به سازمان تجارت جهانی³ ممکن است باعث بروز رخدادهای مهمی در عرصه خدمات حمل‌ونقل شود. در اینصورت رقابت شرکت‌های داخلی و خارجی و موضوع نوسازی ناوگان یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است.

دلایل عدم استقبال شاغلین بخش از نوسازی

اولین سوالی که مطرح می‌شود، این است که چرا سیستم حمل‌ونقل تاکنون بصورت درون‌زا اقدام به نوسازی نکرده است که دولت مجبور گردد بطور مستقیم وارد عمل شود؟! اصولاً اگر سیستم بطور طبیعی عمل نماید، احتیاجی به دخالت از خارج از سیستم نمی‌باشد. اما دیده می‌شود که تا به امروز این اتفاق در حمل‌ونقل باری کشور نیفتاده است، چرا؟!!

پاسخ این سؤال را بنظر می‌رسد که باید در درون سیستم حمل‌ونقل جستجو کرد و بدون توجه به مشکلات درونی آن، کاری بی‌پهلو نباید انجام داد. در حال حاضر با توجه به وضعیت موجود سیستم حمل‌ونقل، می‌توان گفت که شاغلین مستقیم این بخش توانایی و حتی در صورت توان، تمایلی به نوسازی ندارند؛ چرا که اولاً شرایط اقتصادی حاکم بر بخش، امکان ایجاد اندوخته‌ای که توسط آن صاحب کامیون فرسوده اقدام به نوسازی نماید را بوجود نیاورده است و ثانیاً اصولاً با نوسازی ناوگان خود، تغییر درآمدی که ممکن است بوجود بیاید، فقط در زمینه افزایش تعداد سفرهای در سال است که این موضوع نیز با توجه به تعداد بسیار زیاد ناوگان باری فعال در کشور، نهایتاً ممکن است باعث خواب بیشتر وسیله‌نقلیه نیز بشود که از دیدگاه کلان، احتمالاً مشکلاتی را در کل سیستم عرضه حمل‌ونقل بوجود آورد. اما در بخش هزینه‌ها باید گفت که غیر از هزینه تعمیر و نگهداری و سوخت که در مورد ناوگان نو و فرسوده تفاوت دارد، در بقیه موارد تفاوتی وجود ندارد. این در حالی است که ناوگان فرسوده به مراتب خدمات بیشتری بر جاده وارد می‌کند. در سایر موارد مثل مالیات، بیمه، آلودگی محیط-زیست و ... نیز این مسئله مطرح است. همینطور قیمت بالای وسیله‌نقلیه نو و اقساط همراه با بهره بالا، می‌تواند مهمترین عامل برای نگهداری این ناوگان فرسوده باشد.

حمل‌ونقل کالا از نگاه آمار؛ سال 1389

1. میزان کالای حمل‌شده در سطح کشور (با بارنامه) 351,000,000 تن
2. تعداد سفر کامیون حامل کالا در سطح کشور (با بارنامه) 26,000,000 سفر
3. تعداد ناوگان عمومی باری شناسایی شده کشور 306,000 دستگاه
4. تعداد شرکت‌ها و موسسات فعال باری در سطح کشور 4,120 شرکت

5. تعداد کل کشته شدگان تصادفات 23,000 نفر
6. تعداد کل مجروحین تصادفات 313,000 نفر
7. متوسط عمر ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور 16/9 سال
8. تعداد وسایل با بارگیر ثابت (63٪) 193,000 دستگاه
9. تعداد وسایل با بارگیر غیر ثابت (37٪) 113,000 دستگاه
10. متوسط عمر ناوگان با بارگیر ثابت 18/8 سال
11. متوسط عمر ناوگان با بارگیر غیر ثابت 13/7 سال
12. بیشترین نوع ناوگان براساس تعداد:

الف) بنز: 117,524 دستگاه

ب) ولوو: 55,899 دستگاه

ج) ایسوزو : 18,413 دستگاه

د) هوو: 15,297 دستگاه

ه) ماک: 12,356 دستگاه

و) دانگ‌فنگ: 10,018 دستگاه

نتیجه‌گیری و خلاصه

با دقت نظر به موارد پیش‌گفته، آمار و اطلاعات مستند و مکتوب و لایحه مدیریت مصرف سوخت در حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری مصوب هیئت محترم وزیران، قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و تمدید آن در قانون برنامه پنجم توسعه، هدف‌گذاری توسعه حمل‌ونقل و جایگزینی خودروهای فرسوده، با اعتبار سالانه 60000 میلیارد ریالی و تأکید بر نوسازی ناوگان فرسوده با وجوه اداره‌شده، یارانه‌ای و کمک‌های فنی و اعتباری، ضرورت تسریع در نوسازی ناوگان و خروج ناوگان فرسوده از بخش حمل‌ونقل را اجتناب‌ناپذیر می‌نماید و لذا می‌توان با تکیه بر توان مالی بخش خصوصی و حمایت مسئولین محترم دولتی، با بهره‌گیری از همکاری و نظرات کارشناسی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، و هماهنگی و استفاده از تشکلهای صنفی و شاغلین، متصدیان و فعالان بخش حمل‌ونقل کالا در کشور، راهی نو در سازماندهی مجدد ساختار حمل‌ونقل جاده‌ای و نوسازی ناوگان پیدا نمود.

پیشنهادات اجرایی

با عنایت به اینکه سن متوسط ناوگان حمل و نقل جاده‌ای در کشورهای توسعه یافته کمتر از پنج سال و در کشورهای در حال توسعه کمتر از 10 سال و در کشور ما در وضع موجود به مراتب بیشتر از اینها می‌باشد، معتمد طرح نوسازی در دو فاز: 1- ضربتی و کوتاه مدت صرفاً براساس تکلیف قانونی و ضرورت انجام، 2- بلندمدت و دائمی از منظر صرفه جویی‌های عمومی و اصلاح ساختار بخش با پیشنهادات ذیل به سرعت شروع و اجرایی گردد.

- طرح‌های موجود (اعم از طرح‌های سازمان‌های متولی حمل و نقل و نوسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، کارخانجات تولیدی، واردکنندگان متفرقه و ...) با توجه به عدم کارسازی و تأثیرگذاری نامحسوس و غیرمؤثر، متوقف گردیده، هیچگونه تسهیلاتی مستقیم به سازندگان خودروهایی داخلی، متقاضیان و خریداران تک واحدی و ... تعلق نگیرد. نوسازی فقط در قالب طرح جدید و حمایت همه جانبه و با سرعت مناسب آغاز گردد.
- طی هماهنگی، توافق و یا مصوباتی، جهت جلوگیری از زیان روزافزون ادامه روند فعلی، واردات غیر از قالب یک طرح مورد توافق متوقف و صنایع خودروسازان داخلی و واردکنندگان برای فروش ناوگان در انواع مورد نیاز حمل و نقل عمومی کالای کشور، در قبال جمع‌آوری ناوگان فرسوده اقدام نمایند.
- تسهیلات قابل ارائه برای نوسازی ناوگان باری داخلی، تا سقف 80٪ قیمت ناوگان نو، از طریق مجری مورد تایید متولیان و با هماهنگی تشکلهای صنفی جهت واگذاری به خریداران و اسقاط کنندگان اعطا گردد.
- بهره تسهیلات مذکور جهت حمایت از خروج ناوگان فرسوده و خرید ناوگان نو، به حداقل ممکن (تک رقمی) برسد تا توان خرید مهیا شده و انگیزه‌ای مضاعف ایجاد نماید.
- براساس یک طرح پیشنهادی، در فاز اول و با اولویت در قبال ورود هر دستگاه ناوگان جدید به بخش، یک ناوگان فرسوده بالای 35 سال اسقاط و از رده خارج گردد.
- نوع ناوگان مورد نیاز توسط مجری متعهد و با هماهنگی سازمان راهداری، ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت و صنوف حمل و نقل کالای کشور (کار گروه نوسازی) بررسی و اولویت بندی گردد.
- قیمت تمام شده، زمان و چگونگی توزیع ناوگان و نحوه اسقاط ناوگان فرسوده، توسط مجری با توافق نمایندگان تام‌الاختیار سازمان راهداری، ستاد سوخت، خودروسازان، فروشندگان و صنوف حمل و نقل انجام پذیرد.
- اسقاط ناوگان فرسوده توسط صنف و خرید آن توسط کارخانجات سازنده (فروشنده) با نرخ کارشناسی روز و هماهنگی مجری طرح با صنوف مربوطه و صنایع انجام گردد. (در نوسازی ناوگان، باید شرکتهای حمل و نقل نقش محوری در اسقاط ناوگان فرسوده و خرید ناوگان نو داشته باشند).
- پیشنهاد می‌نماید به منظور ایجاد انگیزه، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، به مالکین و خریداران ناوگان جدید، اجازه فعالیت بطور توأمان در حمل و نقل داخلی و بین‌المللی داده شود.
- جهت ترغیب و تشویق شرکتهای و مؤسسات حمل و نقل کالا و تسریع در نوسازی، سقف خرید ناوگان توسط شرکتهای درجهت تطبیق با ضوابط تأسیس و فعالیت، برای شرکتهای معمولی حداکثر 30 دستگاه و برای شرکتهای توانمند حداکثر 100 دستگاه تعیین گردد.

- حوزه فعالیت شرکتهایی که براساس ضوابط حداقل 100 دستگاه کامیون ملکی نو در قبال اسقاط کامیون‌های فرسوده، تأمین و خریداری نمایند، از شهرستان به استان افزایش یابد.
- حوزه فعالیت شرکتهای توانمند با خرید 100 دستگاه ناوگان نو در قبال اسقاط ناوگان فرسوده، جهت استفاده از توان ناوگان عمومی، کشوری شود.
- قوانین راهنمایی و رانندگی در خصوص تردد ناوگان نو و کهنه از نظر میزان، سرعت و زمان مورد بازنگری قرار گرفته و تغییر یابد.
- براساس مصوبه لایحه مدیریت مصرف سوخت، توسط نیروی انتظامی معاینه فنی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جدی گرفته شود و از تردد ناوگان بدون داشتن کارت (برچسب) معاینه فنی جلوگیری گردد.
- برای ناوگان فرسوده، محدودیت تردد، فعالیت و محدودیت زمان در نظر گرفته شود. از تردد در محورهای پر ترافیک جلوگیری گردد، برای تردد منتهی به شهرهای پرجمعیت محدودیت‌گذاری شود. حداکثر تا فاصله‌ای محدود بر اساس نوع و عمر ناوگان تردد نمایند.
- کارت شناسایی و فعالیت برای ناوگان فرسوده توسط سازمان راهداری و صنوف مربوطه صادر نگردد.
- با توجه به اینکه نوسازی فقط در کوتاه‌ترین زمان ممکن و در صورت کامل‌بودن، کارساز است و با طولانی‌شدن، نه تنها میانگین سن ناوگان کاهش نمی‌یابد و صرفه‌جویی‌های دیگری نیز در پی ندارد، تردد ناوگان نو پشت سر ناوگان کهنه در جاده‌های کشور که حتی در حال حاضر جاده‌های موجود کشش وسایل نقلیه جدید را نیز ندارد، موجب طولانی‌شدن مدت سفر گردیده و معضلات موجود کماکان باقی خواهد ماند. لذا حمایت مسئولان از این طرح اجتناب‌ناپذیر است و لازم است حداکثر حمایت را مبذول نمایند.
- امید است انشاء... بتوان بدون هیچ اتلاف وقت، نوسازی ناوگان را بدور از هرگونه مصلحت‌اندیشی حاشیه‌ای و دخالت دیدگاه‌های گروهی، فقط با در نظر گرفتن مصالح عمومی و بررسی‌های کارشناسی دقیق، شروع و به سرانجام مقصود رساند.

توجیه منابع مالی و میزان سودآوری برای مجری طرح

1. منابع درآمدی نوسازی ناوگان (درآمدهای مستقیم و غیرمستقیم)

1-1- درآمد حاصل از خرید انبوه ناوگان و تخفیف قیمت از منابع خارجی

1-2- درآمد حاصل از فروش ناوگان وارداتی به متقاضیان داخلی

1-3- درآمد حاصل از فروش خودروهای تولیدی داخلی به متقاضیان

1-4- درآمد حاصل از کارگزاری برای متقاضیان نوسازی

1-5- درآمد حاصل از استفاده از منابع دولتی یا خصوصی بواسطه فروش و نوسازی ناوگان

1-6- درآمد حاصل از محل عقد قراردادهای لیزینگ

- 7-1- درآمد حاصل از محل اسقاط، فرآیند بازیافت
- 8-1- درآمد حاصل از محل بیمه شخص ثالث و بدنه
- 9-1- درآمد حاصل از محل تأمین قطعات، GPS و ...
- 10-1- درآمد حاصل از پیش فاکتورهای صادره ارزش گواهی های اسقاط برای متقاضیان
- 11-1- درآمد حاصل از انجام اقدامات برای تخفیفات گمرکی از طریق ستاد سوخت
- 12-1- درآمد حاصل از ارائه خدمات پایانه‌ای، تعمیرگاهی
- 13-1- درآمد حاصل از انعقاد قراردادهای تحت پوشش و دریافت کمیسیون صدور بارنامه
- 14-1- درآمد حاصل از خدمات انتظامی شامل تعویض پلاک، شماره‌گذاری، تشخیص هویت، مالکیت و ...