

قسمت چهل و ششم

۱.۱.۱ تنظیم‌گر (رگلاتور) ریلی

طبق یک تعریف در سطح بین‌المللی، تنظیم‌گری حمل‌ونقل (طبق تصویر زیر) عمدتاً به سه بخش قابل تقسیم است:

- ❖ تنظیم‌گری اقتصادی که به موضوعات تخصیص منابع و قیمت‌گذاری متمرکز است. شامل:
 - سرمایه‌گذاری در زیربنای حمل‌ونقل (چند وجهی و همچنین چند وجهی با تعرفه‌ی یکپارچه).
 - کنترل مسیرها، بنادر ورودی، نظام قیمت‌گذاری و برنامه‌ی زمانبندی.
 - سطوح تملک و رقابت.
- ❖ تنظیم‌گری ایمنی که بر عملیات حمل‌ونقل توجه دارد. شامل:
 - مقررات ایمنی و عملیاتی (در زمینه‌های سرعت و طراحی).
 - مقررات کار و کارگری (ساعات کار).
 - امنیت (مسافری و بارها).
- ❖ تنظیم‌گری زیست‌محیطی که موضوعات مربوط به هزینه‌های جانبی عملیات حمل، همچون آلودگی هوا، زمین و صوتی را در بر می‌گیرد. شامل:
 - ❖ حمل‌ونقل مواد و کالاهای خطرناک.
 - ❖ انتشار مواد آلوده‌کننده.



طبق تعریفی دیگر، تنظیم‌گری به دوبرخش قابل تقسیم است: تنظیم‌گری حکومتی و حقوق رقابت. هر دو این روشها چند هدف واحد را تعقیب می‌کنند:

- ایجاد بازار رقابتی و جلوگیری از هرگونه انحصار و تبعیض.
- یافتن نقطه‌ی بهینه برای تنظیم تعادل بین سود بنگاهها با رفاه اجتماعی.
- سرپا نگهداشتن تولیدات داخلی و اشتغال در مقابل رقابتهای ناسالم و نابرابر خارجی.

تعریف تنظیم‌گری حکومتی

تنظیم‌گر (Regulator) به برخی از مشاغل حاکمیتی دولتی اطلاق می‌شود که کنترل و هدایت امور وظیفه‌ای (ستادی) ویژه‌ای را در سطح ملی بر عهده دارند. برای اعمال حاکمیت و تأثیر گذاری بر توسعه و انجام عملیات بخش حمل‌ونقل، معمولاً یک طیف از ابزارهای مختلف در اختیار آنان است. رایج ترین روش مستقیم اعمال حاکمیت، تأمین منابع عمومی برای زیرساخت است. سایر ابزارهای غیرمستقیم و اثرگذار بر جنبه‌های گوناگون نظام حمل‌ونقل، مواردی چون برقراری استانداردهای فنی (طراحی زیرساخت در شیوه‌های مختلف حمل) و انجام عملیات (مثل اعمال محدودیت وزن) وجود دارد. در شکل زیر این موارد به طور خلاصه توضیح داده شده است:

❖ مالکیت عمومی:

➤ مالکیت کامل یا جزئی شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل عمومی یا دارایی‌ها (راهها و پلها) با مشارکت بخش خصوصی (PPP).

❖ یارانه‌ها و امور مالیاتی:

➤ تأمین مالی زیرساختهای حمل و نقل و شیوه‌های مختلف.

➤ اعمال مالیات بر سوخت و تعاملات عملیاتی.

❖ کنترل تنظیم‌گری:

➤ تعیین و اعمال استانداردهای فنی برای شیوه‌های گوناگون حمل و دارایی‌ها.

➤ مشخص نمودن شرایط ورود به بازار (دسترسی) و رقابت در هر شیوه‌ی حمل.

❖ تحقیق و توسعه:

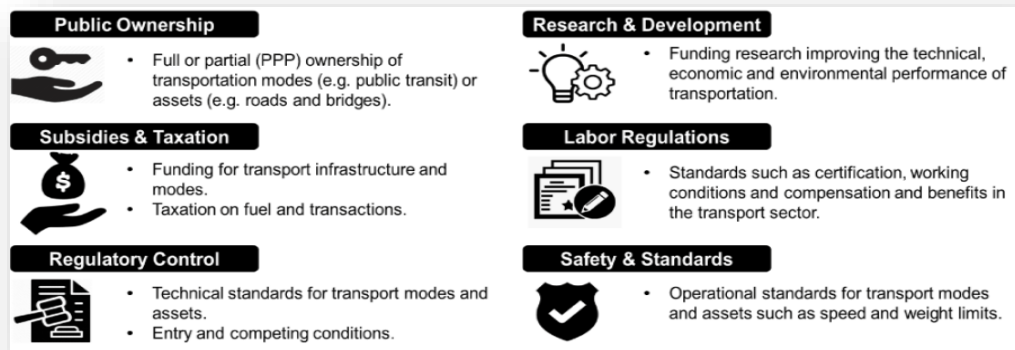
➤ تأمین مالی امور تحقیقاتی به منظور ایجاد بهبود در عملکردهای فنی، اقتصادی و زیست محیطی حمل و نقل.

❖ مقررات کار و کارگری:

➤ تدوین استانداردهایی چون اعطای گواهینامه، شرایط کار، ازکارافتادگی و مستمری‌بگیری و سایر امور رفاهی در بخش حمل و نقل.

❖ ایمنی و استانداردها:

➤ تدوین استانداردهای عملیاتی برای شیوه‌های مختلف حمل و نقل و دارایی‌ها همچون محدودیت‌های سرعت و وزن.



حاکمیت در حمل و نقل

برای انجام امور سیاست‌گذاری و برنامه ریزی در حمل و نقل، به حضور حاکمیت نیاز است. این موضوع، با استفاده‌ی عملی از منابع موجود و تخصیص بهینه‌ی آنها سروکار دارد. حاکمیت متوجه‌ی موضوعات مهمی چون مالکیت، مدیریت دارایی‌ها و منابع برای دستیابی به اهدافی مانند فایده یا رفاه است و آنها را با استفاده از اعمال حاکمیت و صرف منابع عمومی نظم می‌بخشد. حاکمیت نسبت به بخشهای عمومی و خصوصی توجه داشته و بسته به نوع و میزان منافع عمومی یا خصوصی یا مشارکت هر دو، سیاستهایی را از طریق تخصیص منابع اعمال می‌کند. در هر صورت، با توجه به عملکرد هر یک و اینکه دارایی‌ها با چه بازدهی مورد استفاده قرار می‌گیرند، نقش آنها را تنظیم می‌کند.

به دلیل اهمیت راهبردی، اقتصادی و اجتماعی حمل و نقل و مشخصه‌ی تأثیرگذاری فرااستانی و حتی ملی زیربنای جاده‌ای، ریلی، هوایی و بندری، اعمال حاکمیت در حمل و نقل با این هدف بسیار مرتبط است. اعمال حاکمیت مؤثر نسبت به دارایی‌ها، امری پیچیده است و عموماً چندین مزیت زیر را در بر دارد:

✚ حصول اطمینان: مطمئن شدن از اینکه در جاهایی مثل پایانه‌ها یا مناطق لجستیکی (که دارای فعالیت‌هایی در سطح امور جاری یا در زمینه‌ی برنامه ریزی بلندمدت برای طراحی سرمایه‌گذاری‌های سنگین هستند)، به صورت مؤثری مدیریت می‌شوند. یا اینکه به هنگام وقوع یک موضوع نامنتظره، مدیریت مربوطه در سطح اطمینان بخشی خدمات را تداوم می‌بخشد و پاسخگوست.

✚ هزینه‌های سرمایه‌ای: حاکمیت اطمینان حاصل می‌کند که همچون سرمایه‌گذاران و نهادهای تأمین مالی، سرمایه‌ی تخصیص داده شده، به طور مؤثری در توسعه و گسترش دارایی‌های مولد مورد بهره برداری قرار گرفته و بازگشت مناسبی دارند.

✚ ایجاد رقابت: بهبود قابلیت‌های رقابتی از طریق ماندگاری بهره‌برداران فعلی، جلب رقبای جدید، هزینه‌های کمتر و شفافیت انتظارات، مقدور می‌شود. تثبیت وضعیت بازار و ساماندهی آن توسط اعمال بهتر حاکمیت صورت می‌پذیرد.

✚ پایداری: به سازمانها و شرکتهای، امکان حفظ وضع موجود و بقاء اعطاء می‌گردد و پایداری بازار سرمایه و نهادهای تأمین مالی برقرار می‌شود. بسیاری از زیربناهای حمل‌ونقل دارای عمر طولانی بوده و از طریق ساختار حاکمیتی پایدار، به طور مؤثرتری مدیریت می‌شوند. به دلیل عمر طولانی و سرمایه‌بر بودن زیرساخت‌های حمل‌ونقل، نیاز به حاکمیت مؤثر است تا اطمینان حاصل شود که آنها به درستی گسترش یافته و تأمین مالی، نگهداری و اداره می‌گردند. دو عامل اصلی حاکمیتی، مالکیت و عملیات است.

تنظیم‌گرهای حوزه‌ی اقتصادی و تجاری، عموماً در دو قالب تخصصی "فنی- حرفه‌ای" و "مالی- اقتصادی" فعالیت می‌کنند. بخش مهمی از فعالیتهای تنظیم‌گران، رسیدگی به تخلفات انجام شده در ارتباط با قانون رقابت است. به سبب بررسی مسائل یا برخورد با واحدها پس از ارتکاب تخلف، تنظیم‌گری یک امر پسینی شناخته می‌شود. اهم وظایف عمومی تنظیم‌گران شامل موارد زیر است :

< تصمیم‌سازی (تصمیم‌سازی در مورد اصلاح و به تصویب رساندن آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها، ضوابط و استانداردها و همچنین تصمیم‌سازی در امور سیاست‌گذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها، قیمت‌گذاری‌ها، وضع جرائم و تنبیهات).

< داوری (رسیدگی به دعاوی بین اشخاص حقوقی یا حقیقی، مداخله برای کاهش و رفع اختلافات، صدور رأی کارشناسی در حوزه‌ی فعالیت تنظیم‌گری).

< ارزیابی (ارزیابی عملکرد واحدهای تحت پوشش مقررات مربوطه و نظارت بر عملکرد فعالان بازار، ارزیابی ادواری و سیستمیک غیر حضوری).

< رسیدگی و بازرسی (رسیدگی به شکایات فعالین حوزه و اشخاص حقیقی و حقوقی از یکدیگر، بازرسی مقطعی و حضوری جهت اعمال نظارت مستقیم بر عملکرد و تهیه‌ی گزارشهای مربوطه برای مسئولین ذیصلاح)

< **اعمال مقررات** (پیاده سازی و به اجرا گذاردن کلیه مقررات، تضمین کیفیت و شرایط رقابت، جلوگیری از انحصار و تبعیض، صدور مجوز ورود فعالین اقتصادی به بازار).

قانون رقابت

در امر تنظیم‌گری، رابطه‌ی بین نظامهای "حقوق" و "اقتصاد" از طریق اعمال حقوق رقابت حاصل می‌شود. بر مبنای وضع قواعد و مقررات تسهیل‌کننده‌ی رقابت، حقوق رقابت شکل می‌گیرد. حقوق رقابت از طریق نهادهای خاص که در قالب ساختار وظیفه‌ای عمل می‌کنند، اعمال می‌گردد. حقوق رقابت، چارچوبی است که بنگاههای (دولتی یا خصوصی) می‌دانند که چگونه از حرکت به سمت انحصار و پیامدهای قانونی آن خودداری کنند. بنابراین حقوق رقابت یک امر پیشینی و پیشگیری‌کننده است.

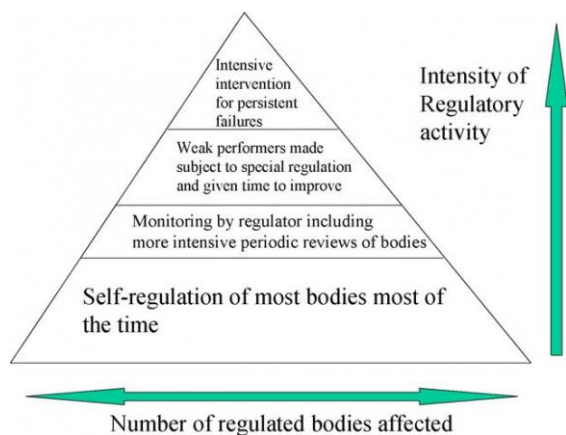
امر رقابت از پایه‌ای‌ترین اصول جهان سرمایه‌داریست. حکومتها به وسیله‌ی نظام تنظیم‌گری فعالیت‌های ضد رقابتی شرکتهای دولتی و خصوصی، بر سطح رقابت پذیری بازار نظارت می‌کند. نظام تنظیم‌گری بر پایه‌ی قانون جامع رقابت اجرا می‌شود. در برخی از کشورها، قانون رقابت به نام ضد تراست و در بعضی دیگر به ضد انحصار شناخته می‌شود. با استفاده از این قانون، بر ارتقاء سطح رقابت و حفظ رقابت منصفانه در بازارهای ملی اثرگذاری می‌شود. در سطح بین‌المللی نیز به واسطه‌ی نهادهای جمعی نظیر موافقتنامه‌ی عمومی تعرفه و تجارت (GATT) و متعاقباً سازمان جهانی تجارت (WTO) بر رقابت پذیری (گریزی) اعضاء در بازارهای بین‌المللی نظارت می‌شود. بیشتر توجه سازمان جهانی تجارت بر رفع موانع غیر تعرفه‌ای و همچنین کنترل سطح تعرفه‌های کشورهای عضو، متمرکز است. قانون رقابت در سطح ملی بر سه اصل زیر استوار است:

✓ جلوگیری از توافقات یا اقداماتی که تجارت آزاد یا رقابت بین کسب‌وکارها را محدود می‌سازد (ضد کارتل).

✓ ممانعت از اقدامات ضد رقابتی یا رفتارهای خلافکارانه‌ی بنگاهی که آن را بر یک بازار مسلط می‌سازد. این رفتارها و اقدامات شامل قیمت‌گذاری زیر بهای تمام شده، تبانی، قیمت‌گذاری جمعی و خودداری از انجام معامله می‌شود.

✓ نظارت بر مراحل ادغام یا تملک (و گاهی سرمایه‌گذاری‌های مشترک) شرکتهای غول آسا.

ضمن اینکه قانون رقابت با مقررات زدایی برای دسترسی به بازار، تأسیس تنظیم‌گرهای مستقل، یارانه‌های دولتی و همچنین خصوصی سازی دارایی‌های ملی بسیار مرتبط است. البته اگر از قانون رقابت بد استفاده شود، گاهی ممکن است خود موجب افزایش هزینه‌های دولت یا حمایت از رقبای کم بازده بازار شود.



انحصار طبیعی

در علم اقتصاد، ایجاد بازار کاملاً رقابتی یک آرمان است، زیرا در صورت تحقق آن اولاً دست پنهان رقابت، نیاز به تنظیم‌گر بیرونی را رفع می‌کند. ثانیاً با افزایش مستمر بهره‌وری بنگاههای اقتصادی، نه تنها قدرت آنها برای ورود به بازارهای خارجی را فراهم می‌نماید، بلکه در این نوع بازار مصرف کنندگان داخلی می‌توانند کالاها و خدمات مورد نیاز خود را با کمترین مبلغ و بیشترین کیفیت به دست آورده و قدرت خریدشان را بهبود بخشند. اما انحصار نه تنها موجب وارد آمدن آسیب به سطح رقابتها، افزایش قیمتها و کاهش کیفیتها می‌گردد، بلکه در دراز مدت به شکست بازار منتهی می‌شود. به همین دلیل مبارزه با هر نوع انحصار سرلوحه‌ی اقدامات حکومتهای مردمسالار است.

اما یک نوع انحصار که به انحصار طبیعی موسوم است، خارج از این چارچوب قرار می‌گیرد. زیرا برخورد با آن باید در قالب علم اقتصاد و شرایط کشور صورت پذیرد. اصولاً انحصار طبیعی بنا بر نوع بازار، برتری بزرگی را برای یک یا چند بنگاه خاص نسبت به سایر رقبا ایجاد می‌کند. انحصار طبیعی در جایی ایجاد می‌شود که فعالین جدید به بازار، با دو مانع بزرگ روبرو می‌شوند:

- موانع مقرراتی و گروه بندی‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی.
- نیاز به تخصصهای پیچیده و سرمایه گذاری‌های گسترده در بدو ورود به بازار.

رفع موانع مقرراتی ناعادلانه و درهم شکستن مقاومت‌های گروه‌بندی‌های منفعت‌طلبان از اهم وظایف حکومتهاست و اغلب نیز در رابطه با کاهش قدرت گروه‌های فشار تا حدی موفق می‌شوند. اما معضل دوم به راهکارهای جداگانه‌ای نیاز دارد. بنگاه‌های دارای انحصار طبیعی، معمولاً از هزینه‌های ثابت بسیار بالایی برخوردارند و با معضلات انبوه کارکنان، دیوانسالاری، ضعف سیستمها و بازدهی پایین روبرو هستند. ولی در سایه‌ی همین انحصار و نبود رقیب، همچنان گرانی و کیفیت پایین محصولات و خدمات خود را به جامعه تحمیل می‌کنند. البته چنانچه این شرکتها تحت مدیریتی شایسته بتوانند با بکارگیری روشهای علمی و تجهیزات پیشرفته، بر بازدهی خود بیفزایند و از اقتصاد در مقیاس بزرگ و تعرفه‌های اندک بهره ببرند، آنگاه هیچ سرمایه‌گذاری حاضر نیست که ریسک ورود به این بازار بسیار سرمایه‌بر تخصصی را بپذیرد.

از جمله‌ی این انحصارهای طبیعی، خدمات و کالاهای زیربنایی (تأمین و توزیع آب، برق، گاز و شبکه‌های حمل ریلی، هوایی، دریایی و جاده‌ای) است. یک روش قدیمی، در اختیار گرفتن این نوع زیربناها توسط دولت است. اما ناکارآمدی دولت، در قالب تورم عمومی قیمت‌ها و به صورت پنهان بر مردم تحمیل می‌شود. راه حل جدیدتر، خردکردن بازار و سپس خصوصی کردن آنست. این کار از طریق سازوکار منطقه‌ای کردن زیربناها قابل حصول است. بدین ترتیب نیاز به سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در بدو ورود به بازار کاهش می‌یابد و با ارائه‌ی تسهیلات مناسب، ورود سرمایه‌گذاران به این حوزه ترغیب می‌گردد. این راهکار تا حدی موجب رقابتی‌تر شدن و رونق بازار مزبور می‌شود.

اما راه‌آهن به سبب لزوم دارا بودن کنترل ترافیک مرکزی برای نظارت دقیق بر کل شبکه‌ی خطوط و هدایت قطارها، امکان تقسیم بندی منطقه‌ای نسبتاً محدود است. فقط چند کشور امریکای لاتین مثل مکزیک یا استرالیا بوده اند که به سبب دارا بودن مسافرین یا بارهای خاص در بخشهای مجزایی از خطوط ریلی، قابلیت منطقه‌ای کردن خطوط ریلی فراهم شده است. در راه‌آهن‌های اتحادیه‌ی اروپا، راهکار تفکیک عمودی و افقی ساختار راه‌آهن پیگیری شده تا بدین وسیله ترابری مسافری و باری از زیربنا جدا گردد. متعاقباً ترابری ریلی و کل تصدی‌گری‌های ذیربط تحت روشهای مختلف به بخش خصوصی واگذار شده است. خاطر نشان می‌سازد که اگر در کشوری حتی یک شرکت باری یا مسافری ریلی خصوصی هم وجود داشته باشد، به دلیل رقابت سنگین با حمل‌ونقل‌های جاده‌ای و هوایی، به هیچ وجه انحصار کامل به وجود نمی‌آید.

با وجودی که تقریباً کلیه‌ی فعالیتهای مربوط به احداث و نگهداری زیربنای ریلی ایران برون‌سپاری شده است، ولی همچنان زیرساخت راه آهن در قالب یک انحصار طبیعی باقی مانده است. در این حالت لازم گردیده که زیرساخت ریلی به عنوان سطح یک تنظیم‌گر بخش ترابری ریلی عمل کند. در مورد دعاوی مالی - اقتصادی و

همچنین فنی - حرفه‌ای بین زیرساخت و ترابری ریلی، می‌توان شورای رقابت وظیفه‌ای (سطح دو بخش حمل و نقل مسقر در وزارت راه و شهرسازی) و همچنین سطح سه غیر مستقر و غیر تابع وزارتخانه را مأمور داوری فعالین مربوطه نمود. در این مورد متعاقباً با تفصیل بیشتر بحث خواهد شد.

گمرکات عامل تنظیم‌گری

یکی از مهمترین عوامل تنظیم‌گری حاکمیتی در جهان، گمرکات است. گمرکات در عین حال که موجب اجرای مقررات و همچنین جلوگیری (و پیشگیری) از بسیاری تخلفات می‌شود، در برخی از مواقع عامل کندی فرایندهای حمل‌ونقل و تضعیف اقتصاد می‌شود. به همین منظور در بسیاری از کشورها، سیاست گذاری‌های مؤثری برای بهینه سازی آن تدوین، تنظیم و به مورد اجرا گذارده شده است.



در تدوین سیاستهای لجستیکی، چندین ابزار از جمله ساده‌سازی فرایندها، هماهنگ کردن دست‌اندرکاران، استاندارد نمودن روشهای تجاری و برقراری مناطق ویژه‌ی اقتصادی، پیش بینی شده است. در تصویر و شرح زیر برخی از این راهکارها مشاهده می‌شود:



❖ گمرکات و مدیریت عبور از مرز (A):

➤ بهبود و کارآمدی عملیات گمرکی با استفاده از سازوکار تک‌پنجره‌ای باعث می‌شود تا در نقاط ورودی بنادر، فرودگاهها و نقاط مرزی، تجار بتوانند تحت یک نظام کامپیوتری با سیستم عامل ویژه، تمامی روشهای مرتبط با گمرک را به صورت الکترونیکی انجام دهند. منافع قابل انتظار برای تجارت بین‌الملل، تسریع در ترخیص کالا و بهبود مدت انجام امور زنجیره‌ی تأمین می‌باشد. در هنگام انجام تشریفات برای تعیین حقوق و عوارض گمرکی، استفاده از انواع فناوری‌ها نظیر اسکن کردن و به کارگیری حسگرهای قوی، موجب ارتقاء امنیت و دقت بازرسی زنجیره‌ی تأمین می‌شود. در این رابطه، انجام توافقات دوجانبه با کشورهای همسایه در راستای بهبود جریان گمرکی در مرزهای زمینی، یک اصل مهم است. خاطر نشان می‌سازد به دلیل عبور انسان و وسایل نقلیه، اگرچه اسناد متعدد است، ولی سرعت ترخیص نسبتاً بالاست. در حالی که در بنادر، مأمورین گمرکی با یک مجموعه از اسناد و مقادیر زیادی کالا مواجه هستند و این وضعیت بر سرعت ترخیص آثار منفی باقی می‌گذارد. لازم به ذکر است که در سیستمهای گمرکی کاملاً مکانیزه، ریسک تأمین امنیت سایبری و هک کردن سیستمهای عامل وجود دارد.

✓ برنامه‌ی تجار معتمد (B): هماهنگ کردن عملیات گمرکی با سازوکار "واردکنندگان و صادرکنندگان معتمد" تسهیل می‌شود. معتمد شدن، مستلزم هماهنگ شدن با یک مجموعه از استانداردها و ممیزی‌هاست. نفع اصلی اینکار برای حاکمیت، کاهش تعداد بازرسی‌ها برای کالاهای وارداتی و تسریع در امر ترخیص است. نفع آن برای واردکنندگان نیز معافیت از بازرسی و لذا ترخیص کالا در اسرع وقت می‌باشد. البته این گونه معافیتها به بازرسی‌های سرزده و تصادفی نیز محدود می‌گردد. نتیجه‌ی کار سطح خدمات بهتر برای گمرک است، زیرا آنها می‌توانند به تجاری که ریسک بالاتر را ایجاد می‌کنند، متمرکز شوند. البته اگر فرایند ممیزی تجدیدپذیر نباشد، ممکن است سطح تطابق تجار معتمد با مقررات به تدریج تنزل یافته و بالاخره پس از مدتی به از دست دادن جایگاه مطمئن آنها منجر شود.

✓ منطقه‌ی آزاد یا ویژه اقتصادی (C): ابداع منطقه‌ی آزاد یا ویژه‌ی اقتصادی که گاهی یک منطقه‌ی گمرکی خاص است، شکلهای مختلفی دارد. راهبردهای متفاوتی برای ارتقاء میزان صادرات با استفاده از این سازوکار ترسیم شده و مورد استفاده قرار می‌گیرد. جنبه‌ی عمومی اینست که حقوق گمرکی و سود بازرگانی کالاهای تجاری ساخته شده در منطقه تا زمانی که صادر شوند، کاهش یافته یا کلاً حذف می‌شوند. انتظار اینست که که با اتخاذ این سیاست، نظر فعالین لجستیکی بین‌المللی که برای

انجام عملیات از این نوع مناطق آزاد بهره می‌برند، برای انجام فعالیت و سرمایه‌گذاری جلب شود. البته ریسک اصلی اینست که نه تنها درآمدهای حقوق و عوارض گمرکی از دست برود، بلکه به سبب نظارت کمتر بر واردات و صادرات، زمینه برای تخلفات گسترده از مقررات گمرکی ایجاد شود.

✓ دهلیزهای گمرکی (D): هدف اصلی اینست که حرکت و جابجایی یک طرفه‌ی کالا بین واحدهای گمرکی در یک کشور (از ورودی بندر یا فرودگاه یا مرز زمینی به یک منطقه‌ی ویژه اقتصادی)، تسهیل و گسترش یابد. اینکار خصوصاً موقعی که مقادیر زیادی ترانشیپ مطرح می‌باشد، سطح بالاتری از یکپارچه‌سازی بین دروازه‌های ورودی اصلی (بندر یا فرودگاه یا مرز زمینی) را پشتیبانی می‌کند و نظام لجستیکی را قادر می‌سازد تا نرمش‌پذیری بیشتری را در مدیریت زنجیره‌ی تأمین اعمال کند. زیرا که واردکنندگان کالا بدون آنکه در منطقه‌ای متراکم و با انبارهای پرهزینه‌ی ورودی متحمل نظارت اداری، طی تشریفات و پرداخت حقوق گمرکی شوند، به سادگی از این دهلیز بگذرند و کارهای مربوطه را بسیار سریعتر و ارزانتر در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی انجام دهند.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته