



IRAN BUSINESS FOR FUTURE

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی

دوره جدید - سال دوم - شماره ۷ - ۸ صفحه - تیر ماه ۱۳۹۷



یک فعال صنعت حمل و نقل
اعلام کرد

نظام جدید مالیاتی به نفع صنعت حمل و نقل عمل می کند

صفحه ۳



علی محمودی سرای در همایش
بین المللی حمل و نقل تاکید کرد:

ضرورت الحاق ایران به کنوانسیون ADR

صفحه ۲



عابدزاده با کارکنان سازمان
تاکید کرد:

بخش خصوصی کلید نجات صنعت حمل و نقل هوایی

صفحه ۶



دکتر ارشاد رشیدی رستمی
پژوهشگر مسائل خاورمیانه

ایران مرکز ترانزیت منطقه ای

صفحه ۲

توطئه برای انزوای ترانزیتی ایران!

غیرقابل چشم پوشی ایران در عرصه حمل و نقل و ترانزیت خیر می دهد. اما متأسفانه طی چند دهه اخیر بنا به دلایل مختلفی بخش عمده و بزرگ ظرفیت ترانزیتی و حمل و نقل ایران به عنوان یک هاب بزرگ بصورت پتانسیل باقیمانده و مورد استفاده قرار نگرفته است.

ادامه در صفحه ۵

شدن به حلقه واسطه اتصال غرب به شرق در جاده تاریخی ابریشم، نقش پل پیروزی داشتن در جنگ جهانی دوم علیه هیتلر که ضربهای سنگین به نازی ها وارد ساخت و تا حد قابل توجهی بر سرنوشت جنگ موثر بود در کنار حلقه واسطه بودن اتصال آسیای میانه به خاورمیانه و نیز خلیج فارس همه و همه از اهمیت قابل توجه و

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |

اردشیر پشنگ |

ژئوپلیتیک ایران همواره یکی از ویژگی های ممتاز و از عناصر مهم قدرت این کشور تاریخی و بزرگ در منطقه خاورمیانه بوده است در این بین مسیرهای ارتباطی، مواسلاتی و ترانزیتی ایران از جمله تبدیل





علی محمودی سرای در همایش بین‌المللی حمل و نقل تاکید کرد:

ضرورت الحاق ایران به کنوانسیون ADR



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی | همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک ایران در روزهای ۱۵-۱۴ آبان ماه سال ۱۳۹۶ به همت فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران در محل همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار گردید. در این همایش که میزبان مهمانانی از کشورهای نظیر آلمان، هند، بلژیک، لتونی، ترکیه بود، مسائل روز بخش حمل و نقل و لجستیک مورد بحث قرار گرفت. علی محمودی سرای، رئیس هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران، در این همایش ضمن خوشامدگویی به مهمانان داخلی و خارجی، ابراز امیدواری کرد که همایش‌هایی از این دست در آینده نیز استمرار بیابند.

ایشان با بیان این که اساساً زنجیره تولید و مصرف کالا و خدمات بدون حمل و نقل قابل تصور نیست، بر افزایش بهره‌وری این حوزه تاکید کردند و افزودند که توسعه ناوگان حمل و نقل و تاسیسات زیربنایی مورد نیاز آن اعم از راه، فرودگاه، بندر، راه آهن و انبار می‌بایست با توسعه سایر بخش‌ها هماهنگ باشد و قوت و ضعف در این بخش به طور مشخصی بر سایر بخش‌ها تاثیر خواهد گذاشت. ایشان در همین مورد افزودند: نوسازی ناوگان موجود باید در دستور کار قرار بگیرد، امری که تنها با مشارکت و همکاری دولت و بخش خصوصی امکان پذیر خواهد بود. به طور مثال، مصرف سوخت ناوگان فعلی ایران، در حالی که به طور میانگین ۲۸٪ است که با نوسازی می‌توان این

است که در اخذ روایید رانندگان ایرانی باید مد نظر باشد. یکی از معضلات مربوط به شرکت‌های حمل و نقل، مسئله اخذ روایید برای رانندگان شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی است. به همین منظور لازم است تصمیماتی اتخاذ گردد تا این امر با سرعت بیشتری صورت پذیرد. ایشان در پایان بر ضرورت الحاق ایران به کنوانسیون ADR تاکید کردند زیرا این امر ناوگان ملی ایران را قدرمی سازد تا بتوانند در حمل کالاهای آتش زان نیز فعالیت بنمایند.

بین‌المللی است. در حال حاضر مشکلاتی که در زمینه مالیات نقل و انتقال وسائط نقلیه و قوانین مربوط به ضرورت استهلاک پنج ساله کامیون وجود دارد به عنوان چالشی جدی در راه توسعه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون محسوب می‌شود.

علی محمودی سرای در بخش دیگری از سخنانشان گفتند: موضوع دیگری که باید مورد توجه جدی وزارت محترم راه و شهرسازی در تعامل با وزارت خارجه قرار گیرد، تسهیلاتی

میزان مصرف را تا حدود ۳۰٪ کاهش داد. آثار و تبعات این نوسازی ناوگان علاوه بر اثرات اقتصادی، به هدرسوز سوخت و کاهش سایر آلاینده‌های زیست محیطی نیز خواهد انجامید. نایب رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به ارتباط میان شرکت‌های حمل و نقل و وسائط نقلیه اشاره کردند و گفتند: در دنیا اساساً رابطه معناداری میان مالکیت وسائط نقلیه و شرکت‌های این بخش وجود دارد و عمده تملک وسائط نقلیه در اختیار شرکت‌های حمل و نقل

ایران مرکز ترانزیت منطقه‌ای

حمایت‌های دولتی از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی الان به شکل موقتی در صنعت حمل و نقل کامیونی، دریایی و هوایی و در کل ترانزیت کالا و مسافر نقش آفرینی کند و برای توسعه کشور سالیانه میلیاردها دلار ارزآوری داشته باشد.

برای دست یابی به جایگاه گریدرور منطقه‌ای ترانزیت توجه به دو بُعد داخلی و بین‌المللی نیاز است. سفر چند هفته پیش دکتر روحانی و همچنین حضور پرنگ وزیر راه و شهرسازی جناب آقای عباس آخوندی در هیئت همراه به آذربایجان و ترکمنستان را می‌توان با توجه به امضاء چندین سند همکاری، بالاخص در بخش حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و بخش بازرگانی نکته‌ای مثبت برشمرد و آن را در راستای قرار گرفتن ایران از بُعد بین‌المللی در جایگاه اصلی خود در حوزه حمل و نقل به عنوان مرکزیت ترانزیت منطقه‌ای قلمداد کرد. اما در بُعد داخلی باید توجه خود را به زیرساخت‌های حمل و نقل دو چندان نماید و از شرکت‌های حمل و نقل خصوصی در جهت توانمندسازی آنان در رقابت با رقبای منطقه‌ای حمایت کند بویژه کاهش مالیات‌ها و هزینه‌های دریافتی و کم کردن فشار ساختار بروکراسی اداری که همه و همه در مسیر توسعه و افزایش نقش آفرینی کشور به عنوان گریدرور الص ترانزیت کالا و انرژی نقش اساسی را داراست.

عنوان مشتری و عرضه کنندگان و یا واسطه‌گری، بویژه در بخش انرژی، کالا پتانسیل و ظرفیت کاری وجود دارد. اما نکته آنجاست که این مهم محقق نمی‌شود مگر زیرساخت‌ها و صنعت حمل و نقل ما توسعه یافته و به شکل درخوری تحول یابد.

اگر نگاه مدیران به توسعه بلند مدت باشد صنعت حمل و نقل در هر کشوری از راه‌ها گرفته تا سیستم‌های ریلی، هوایی و دریایی به عنوان پیشران توسعه آن کشور نگرینسته می‌شود. همین کشور همسایه ترکیه توانسته است با اعتماد به بخش خصوصی و

وابسته‌اند، مانند: ارمنستان، جمهوری نخجوان و اقلیم کردستان عراق ۴- کشورهای فارغ شده از جنگ و که دولت‌های ایشان در حال در پیش گرفتن سیاست‌های بازسازی اند و دارای بازارهای بکر و در دسترس برای سرمایه‌گذاران ایرانی اند. مانند: عراق، افغانستان.

با توجه به این مفروضات واقعیت آن است که ایران می‌تواند نقش حلقه واسطه و قلب توسعه منطقه‌ای را بازی کند. با توجه به دسته بندی توانمندی‌ها، نیازها و خواسته‌ها و مراودات فی مابین با همسایگان چه به



دکتر ارشاد رشیدی رستمی

پژوهشگر مسائل خاورمیانه

موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در منطقه به ما اجاز این را می‌دهد که در صورت داشتن برنامه‌های بلند مدت و توسعه پایدار به‌هاری اصلی انرژی و گریدرور اصلی ترانزیت منطقه‌ای تبدیل شود. ایران با چند دسته از کشورها همسایه است: ۱- کشورهای که دارای اقتصاد نوظهور و در حال رشد هستند و به مسیر توسعه پایدار وارد شده اند و در این مسیر به انرژی (گاز، برق و ...) نیاز دارند و از سوی دیگر خواهان دسترسی به بازارهای منطقه‌ای برای ارائه کالا و خدماتشان هستیم، مانند: ترکیه، امارات متحده عربی و سایر شیخ نشین‌ها ۲- کشورهای تولیدکننده نفت و گاز که در سیکل بسته جغرافیایی قرار دارند و خواهان دسترسی به مسیرصادرات نفت، گاز و صنایع وابسته به آنها هستند و یا مسیر جدیدی برای انتقال تولیدات خود به بازارهای جدید خواهانند، مانند: ترکمنستان، آذربایجان ۳- کشورها و مناطق خودمختاری که به شدت به مراودات تجاری با ایران





افزوده مستثنی است. براساس ماده ۱۲ قانون ارزش افزوده ایران هر نوع حمل و نقل عمومی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شده است. دلیل این امر این بود که در صورت الزام حمل و نقل عمومی به پرداخت مالیات بر ارزش افزوده مردم باید ۱۰ درصد بیشتر برای حمل و نقل بپردازند.

اگر بارنامه‌های ریلی، هوایی و دریایی را ببینید متوجه خواهید شد که مالیات بر ارزش افزوده در آنها وجود ندارد. در بارنامه‌های تمبر دار کامیون‌ها مبلغ ناچیزی به عنوان مالیات بر ارزش افزوده آمده که این ۹ درصد ماخذ آن هزینه شرکت باربری است. در واقع کارمزد خدمات شرکت‌های باربری شامل مالیات بر ارزش افزوده است. مالیاتی که کارکرد یک کامیون اگر به فرض مثال ۱۰ میلیون تومان امسال مالیات شود کامیون دار باید برای کل کارکرد خود در یک سال ۷ میلیون تومان بپردازد که مجموع قابل توجهی برای دولت می‌شود. اگر این مبلغ برای هر بارنامه در طول یک سال سرشکن شود چندان زیاد نخواهد شد. برای همین معتقد هستیم که مالیات چندان برای حمل و نقل ما مشکلی به وجود نمی‌آورد.

صحت آخر: قانون جدید مالیات‌ها ۳۱ تیر ۹۴ تصویب و از ابتدای سال ۹۵ لازم الاجرا شده است. این قانون رویکرد خود را از دریافت مالیات از اشخاص حقوقی (شرکت‌ها) به گرفتن مالیات از اشخاص حقیقی (کامیون دارها، دلال‌ها و ...) کاملاً تغییر داده و دلیل آن عدم رواج داشتن پرداخت مالیات در میان این دسته از فعالان اقتصادی که بسیار زیاد هستند در جامعه بوده است.

مالیات در بودجه در حال افزایش است. در واقع وابستگی کشور به درآمدهای نفتی در حال کاهش است و دولت آقای روحانی این موضوع را در حال دنبال کردن است و این کار علیرغم بروز مسئله رکود در حال ادامه است.

◆ **این افزایش مالیات کارشناسی شده است؟**

قطعاً کارشناسی شده است. این افزایش مالیات براساس یک طرح جامع مالیاتی ۱۲ سال پیش شروع شد. یک شرکت کانادایی مجری این طرح بود که متأسفانه به دلیل تحریم‌ها از این پروژه کناره‌گیری کرد و بعد از آن یک شرکت فرانسوی به نام بول (BUL) که بسیار در دنیا به واسطه استقرار نظام مالیاتی مطرح است کار را ادامه داد که تقریباً کار تا ۶ ماه دیگر به اتمام می‌رسد. این افزایش مالیات در راستای همان طرح نظام جامع مالیاتی صورت گرفته است. ۷۳۱ میلیارد تومان برای این طرح هزینه شده است و دولت به این شرکت هزینه پرداخت کرده است. ما با تفکر جدیدی در بحث مالیات در کشور رو به رو هستیم ولی به دلیل رکود اقتصادی در کشور به خصوص در یک سال اخیر شیب و سرعت اجرای آن کمتر از حد معمول است. برای مثال نرخ مالیات: ارزش افزوده در سال ۹۷ در همان ۹ درصد باقی مانده است در حالی‌که باید بیشتر می‌بود. در واقع مجریان این طرح منتظر هستند که قدری رونق اقتصادی به اقتصاد کشور بازگردد.

◆ **برخی عقیده دارند این افزایش مالیات‌ها می‌تواند عاملی برای کاهش رشد صنعت حمل و نقل کشور باشد. این حرف را شما قبول دارید یا خیر؟**

ببینید سهم مالیات از حمل و نقل بسیار کم و حمل و نقل در کشور از مالیات بر ارزش

یک فعال صنعت حمل و نقل اعلام کرد نظام جدید مالیاتی به نفع صنعت حمل و نقل عمل می‌کند

مسئله دیگری به نام پشت بارنامه در کشور وجود دارد که هم به درآمد شرکت‌های حمل و نقل آسیب زده و هم آن را زیر سوال می‌برد چون قسمتی از هزینه حمل که باید از طریق کانال شرکت حمل و نقلی جابه‌جا شود انجام نمی‌شود و تنها بین مشتری و راننده کامیون انتقال پیدا می‌کند و من اطلاع دارم که غالباً در برخی از نقاط کشور تا ۲۰۰ هزار تومان برای هر پشت بارنامه پرداخت می‌شود. این حجم در تعداد بالا عدد قابل توجهی می‌شود.

نیاز به نوعی برنامه‌ریزی در کشور احساس می‌شود که همانند اسنپ که تهران توانست حمل و نقل عمومی را متحول کند حمل و نقل جاده ای را بهبود ببخشد.

◆ **مهمترین تحول صنعت حمل و نقل در سال ۹۶ چه بود؟**

چندان اخبار صنعت حمل و نقل کشور را دنبال نمی‌کنم اما فکر می‌کنم اتفاق بزرگی که افتاد بحث دادن اطلاعات سامانه باربری سازمان امور مالیاتی و وزارت بازرگانی باشد که توانایی ردیابی کالا را می‌دهد. این اطلاعات شامل فرستنده، نوع کالا، مسیر کالا و گیرنده کالا است که این بانک اطلاعاتی می‌تواند به اقتصاد کشور به خصوص در بحث‌های مرتبط با مالیات کمک بسیاری کند.

برخلاف نظر عده‌ای که فکر می‌کنند این کار گرفتن مالیات از شرکت‌های حمل و نقل کالا است من عقیده دارم این کار گرفتن مالیات از صاحبان کالا است. این کار باعث به وجود آمدن محدودیت‌های بسیاری برای شرکت‌های حمل و نقلی که در کار قاچاق کالا دست دارند، خرید فروش‌های پنهانی و زیرزمینی به وجود می‌آورد. مراحل اولیه این کار در سال جاری از طریق نصب این نرم افزار در شرکت‌های باربری اتفاق افتاده و به احتمال زیاد از اردیبهشت سال ۹۸ به مرحله اجرا می‌رسد.

◆ **پس مسئله افزایش مالیات‌ها در بخش حمل و نقل و بر فعالین این صنعت مثبت است؟**

همه صنایع کشور با مسئله افزایش مالیات رو به رو هستند. از ابتدای سال ۹۵، با تغییری که به صورت کلی در قانون مالیات‌های کشور افتاده است همه صنایع کشور با افزایش مالیات رو به رو شده‌اند و این نکته مثبتی است. با بررسی بودجه کشور متوجه خواهید شد که سهم دولت از

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |
صنعت حمل و نقل در هر کشوری مشابه رگ‌های یک پیکر انسانی توصیف شده است. بدین خاطر این صنعت در هر کشور از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است و در این میان بحث‌های مرتبط با مالیات در مورد این صنعت همواره حائز اهمیت بوده است. به همین دلیل گفت و گویی با صالح قانع‌ی نژاد مدیر عامل موسسه خدمات مالی تدبیر حساب در مورد وضعیت صنعت حمل و نقل کشور و تاثیر مالیات بر این صنعت داشته ایم که در ادامه می‌آید:

◆ **وضعیت کلی صنعت حمل و نقل کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

وضعیت کلی صنعت حمل و نقل کشور را چندان مساعد ارزیابی نمی‌کنم. علت این امر عدم نوسازی ناوگان حمل و نقل و نظام حمل و نقل کشور است که این امر باعث به وجود آمدن نوعی بلا تکلیفی در این زمینه و در نتیجه باعث بروز مشکلاتی برای فعالان این صنعت شده است. در واقع باید همچنان از روش‌های سنتی استفاده کرد و این کار برای مثال به راحتی خرید یک خودرو یا بلیط هواپیما نیست.

◆ **منظور شما از روش‌های سنتی چیست؟**

برای مثال باید برای حمل و نقل کالا با شرکت‌های حمل و نقل کالا ارتباط برقرار کرد و در این میان کسی واسطه باشد و این امر در زمینه حمل و نقل‌های برون مرزی بیشتر از همه مشکل‌زا است زیرا شرکت‌های معدودی در این زمینه در کشور وجود دارد. علت این امر عدم آشنایی با زبان انگلیسی و کمبود رانندگان متخصص و خودروهای متناسب حمل و نقل کالا به خارج از کشور است. من خودم در بخش حمل و نقل معدن و مواد معدنی فعال هستم و مشتری‌های زیادی در این زمینه دارم و به همین دلیل این مشکل را بیشتر احساس می‌کنم.

معادن بسیاری در کشور وجود دارد که می‌توانند محصول تولید کنند اما به دلیل محدودیت‌ها و مشکلات صنعت حمل و نقل در کشور نمی‌توانند محصول خود را بفروشند. مثلاً کامیون داران با اتفاق نظر پنهانی که با یکدیگر دارند تصمیم می‌گیرند که کرایه حمل بار را در نقطه‌ای از کشور بالا ببرند یا اینکه با هجوم کامیون‌ها به منطقه‌ای باعث کاهش کرایه‌ها و به وجود آمدن زرد بندهایی می‌شود. این اتفاق به طور بالعکس نیز افتاده است. باید بنگاه‌های حمل و نقل منسجمی در کشور وجود داشته باشند که در هر زمان و موقعیتی در کشور بتوانند به مشتریان خود سرویس بدهند.



اتصال بندر آستارا به راه آهن سراسری



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی

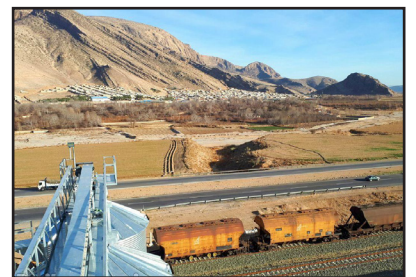
مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی کشور گفت: اتصال بندر آستارا به خط آهن سراسری را پیگیری می کنیم و تحقق آن، باعث توسعه حمل و نقل ریلی، جاده ای و دریایی و تحول اقتصادی در منطقه می شود. محمد راستاد در آئین بهره برداری از شناورهای لایروب و یدک کش در بندر آستارا افزود: باید از تسهیلات منطقه ویژه اقتصادی برای توسعه این بندر استفاده و از مواد خام وارداتی، ارزش افزوده ایجاد و به صادرات آنها اقدام کنیم. وی اظهار کرد: ایجاد صنایع تبدیلی در بندر آستارا باید در دستور کار بخش خصوصی باشد و افق های خوبی را برای این بندر به لحاظ نزدیکی به بندرهای حاشیه خزر متصور هستیم و امیدواریم به ظرفیت نهایی ۲ و نیم میلیون تن تخلیه و بارگیری در سال، دست یابد.

۳۴۰۰ کیلومتر خط ریلی در دست ساخت

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: حدود ۱۲۰۰۰ کیلومتر خط ریلی و جاده در کشور در دست ساخت است. خیرالله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی در دیدار با رایزن اقتصادی سفارت اتریش با اشاره به نامگذاری امسال به نام حمایت از کالای ایرانی، اظهار کرد: هم اکنون ۳ هزار و ۴۱۰ کیلومتر خط ریلی، هزار و ۱۷۰ کیلومتر آزادراه و ۷ هزار و ۵۰۰ کیلومتر بزرگراه در کشور ایران با مدیریت شرکت ساخت و توسعه در دست ساخت است که در زمینه سرمایه گذاری و تامین مالی این پروژه ها آماده همکاری با شرکت های مختلف هستیم.

رقابت ایروان و باکو برای حمل کالاهای ریلی ایران



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی

ارمنستان و جمهوری آذربایجان برای نقل و انتقال کالاها و محموله های ایران از طریق راه آهن، با یکدیگر رقابت می کنند. ارمنستان در حال ایجاد راه کاری جدید برای غلبه بر چند دهه انزوای اقتصادی خود است، اما جمهوری آذربایجان تلاش می کند تا برنامه های ایروان را خنثی کند. ایروان در دسامبر سال گذشته منطقه آزاد اقتصادی در شهر مرزی مغری در جنوب شرقی ارمنستان و کنار مرز ایران ایجاد کرد که هدف از آن، بهره گیری از بازار این کشور بود. ارمنستان قصد دارد واسطه بین تهران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا بشود.

صدای سوت قطار در منتهی علیه غرب کشور شنیده شد

تکمیل پازل دیگری برای اتصال خطوط ریلی ایران به مدیترانه!

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی

سرانجام پس از سال ها پروژه راه آهن غرب کشور نهایی شد و در آخرین روزهای سال گذشته با حضور رئیس جمهور در استان کرمانشاه، مردم این منطقه برای نخستین بار صدای سوت قطار را در استان شان شنیدند، پروژه ای که می توان از آن به مثابه تکمیل حلقه های پازل بزرگتر حمل و نقل ترانزیتی کشور از شرق به غرب و در مقیاسی بزرگتر تکمیل بخش مفقوده یک مسیر استراتژیک ترانزیت بین المللی نامش نهاد که به تعبیری دیگر می تواند به احیای عملی پروژه جاده ابریشم جامه عمل بپوشاند.

افتتاح توسط رئیس جمهور

با توجه به اهمیت راهبردی این راه آهن در روز افتتاح آن، دکتر حسن روحانی، رئیس جمهوری، خود به کرمانشاه آمد و از نزدیک در جریان افتتاح قرار گرفت و دستور اولین سفر ریلی کرمانشاهیان به سمت مشهد مقدس را صادر کرد. وی ضمن استراتژیک خواندن این راه آهن افزود: راه آهن غرب کشور کمک شایانی به تسریع فرآیند توسعه خواهد نمود و رضایت مردم عزیز غرب کشور را فراهم می کند.

دکتر روحانی همچنین ضمن اشاره به اهمیت بین المللی این پروژه گفت: اتصال خطوط ریلی ایران به عراق و سپس سوریه و کرانه مدیترانه، باعث تحولی قابل توجه در اقتصاد و نیز مناسبات منطقه خواهد شد.

ویژگی های راه آهن کرمانشاه

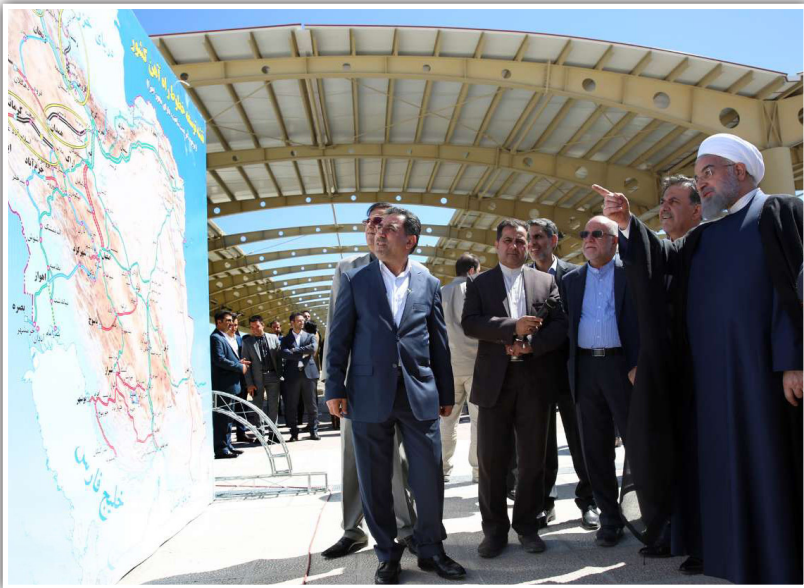
احداث راه آهن ملایر-کرمانشاه که در سال ۸۰ عملیات اجرایی آن آغاز شد در دولت تدبیر و امید در کنار ۴ طرح ریلی دیگر اولویت اجرا قرار گرفت که پس از ۱۲ سال با پیشرفت فیزیکی ۵۴ درصد تحویل دولت یازدهم شد، اما پس از گذشت ۴ سال با رکورد شکنی ریل گذاری به طول ۲۲۰۰ متر در سه جبهه کاری در یک روز به عنوان نماد توان مهندسی کشور و گامی بلند در راستای تحقق سیاست های اقتصاد مقاومتی به بهره برداری رسید.

راه آهن ملایر-کرمانشاه به طول ۱۷۵ کیلومتر به صورت یک خطه با سرعت طرح ۱۶۰ کیلومتر برای قطارهای مسافری و ۱۲۰ کیلومتر برای قطارهای باری طراحی شده است.

بر اساس پیش بینی های انجام شده برای سال اول بهره برداری این خط تا ایستگاه کرمانشاه ۸۰۰ هزار مسافرو ۶۰۰ هزار تن کالا و در سال بیستم بهره برداری ۵ میلیون مسافرو ۵.۵ میلیون تن کالا در این مسیر جایجا خواهند شد.

در چارچوب برنامه های راهبردی دولت تدبیر و امید، تکمیل کریدورهای ترانزیتی و اتصال ۵ استان کشور به شبکه ریلی به عنوان اولویت در زیرساخت های حمل و نقل در دستور کار قرار گرفت.

در همین راستا بیش از ۳۸۰۰ کیلومتر راه آهن در دست ساخت و ۴۹۳۰ کیلومتر در دست مطالعه قرار گرفت. در سال ۹۶ تکمیل دو کریدور ترانزیتی ریلی یزد- اقلید و خاف-هرات و اتصال ۵ استان به شبکه ریلی از مهمترین برنامه های زیربنایی حمل و نقل محسوب شد که بر اساس آن اتصال غرب کشور به شبکه ریلی از طریق راه آهن ملایر-کرمانشاه به طول ۱۷۵



صحنه، کرمانشاه، اسلام آباد غرب، گیلانغرب و قصر شیرین به شهر خسروی واقع در مرز بین ایران و عراق منتهی شده و از آن پس از طریق خانقین، بغداد، موصل، قامشلی، دیرالزور، رقه و حلب به بندر لاذقیه ختم می شود.

اتصال مناطق غربی کشور به شبکه سراسری راه آهن، ایجاد بخشی از کریدور ریلی شرق به غرب آسیا از کشورهای آسیای میانه تا دریای مدیترانه، بهره مندی زائرین عتبات عالیات از حمل و نقل ایمن ریلی، افزایش سهم قطار در ترانزیت کالا و مسافر داخلی و بین المللی و در نتیجه کاهش سوانح رانندگی و مصرف سوخت، توسعه اقتصادی مناطق غربی کشور و بهره مندی صنایع کشاورزی، دامپروری و صنعتی از حمل و نقل ریلی از جمله اهداف و مزیت های بهره برداری از این پروژه ملی است.

برنامه دوم، رسیدن به مرز خسروی

اما باید گفت هنوز تا رسیدن به مرز خسروی در منتهی علیه مرزهای غربی کشور زمانی نسبتاً طولانی نیاز است در همین زمینه نماینده شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور گفت: در صورت تخصیص اعتبار ۶۰۰ میلیارد تومانی، پروژه راه آهن «کرمانشاه - اسلام آبادغرب» سال ۱۳۹۹ به بهره برداری می رسد. «الیاس سلیمانی» با اشاره به افتتاح پروژه راه آهن «ملایر - کرمانشاه» در روز پایانی سال ۱۳۹۶ گفت: با اتمام این پروژه هم اکنون تمرکز بر ساخت راه آهن «کرمانشاه - خسروی» است.

وی از پیشرفت ۲۸ درصدی این پروژه خبر داد و افزود: در بحث زیرساختی پیشرفت کار ۳۸ درصد است. سلیمانی افزود: کار در مسیر «کرمانشاه - اسلام آبادغرب» سرعت خوبی دارد و هم اکنون زیرساختی این مسیر ۵۰ درصد پیشرفت دارد. وی افزود: چنانچه اعتبار مورد نیاز پروژه به موقع پرداخت شود، این مسیر از پروژه سال ۱۳۹۹ به بهره برداری می رسد. نماینده شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور با بیان این که پروژه در این مسیر ۴،۵ کیلومتر تونل دارد، یادآور شد: برای اتمام کار راه آهن «کرمانشاه - اسلام آبادغرب» به ۶۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است که در صورت اختصاص آن پروژه سه ساله تحویل می شود.

کیلومتر، تهران-همدان به طول ۲۶۰ کیلومتر، اتصال شمال غرب کشور از طریق راهن مراغه- ارومیه به طول ۱۸۰ کیلومتر و میانه-استان آباد به طول ۱۳۰ کیلومتر و همچنین تکمیل کریدورهای ریلی شمال-جنوب از طریق راه آهن قزوین-رشت به طول ۱۶۴ کیلومتر اجرایی شده است. ساخت و بهره برداری از این ۵ محور ضمن احیا و نقش ایران به عنوان حلقه اتصال ریلی کشورهای منطقه در یک دوره ۲۰ ساله بیش از ۲۵ میلیون تن به سهم ایران در ترانزیت کالا اضافه خواهد کرد.

از میان محورهای ریلی مذکور، خطوط تهران-همدان، یزد-مهریز و ملایر-کرمانشاه در سال ۹۶ به بهره برداری رسیده و در مجموع از ریلگذاری باقی مسیره ۱۵ کیلومتر باقیمانده است که در فروردین ماه سال ۹۷ به اتمام می رسد و به زودی شاهد افتتاح این محورها نیز خواهیم بود. با بهره برداری از پروژه راه آهن فیروزان-کرمانشاه به طول ۱۱۰ کیلومتر امکان اتصال شهر کرمانشاه به شبکه ریلی کشور فراهم و تسهیل ارتباطات، ترانزیت کالا، رفت و آمد مسافران و زائرین عتبات عالیات و کاهش ترافیک جاده ای میسر خواهد شد. طرح راه آهن غرب کشور بصورت یک خطه، با سرعت ۱۶۰ کیلومتر مسافری و ۱۲۰ کیلومتر باری مشتمل بر محورهای اراک (سمنگان) - کرمانشاه به طول ۲۶۷ کیلومتر، کرمانشاه - خسروی به طول ۲۶۳ کیلومتر و همدان - ملایر (جوکار) به طول ۷۵ کیلومتر می باشد. بخشی از راه آهن غرب کشور، حداقل اراک تا ملایر به طول ۹۰ کیلومتر و ملایر تا فیروزان به طول ۶۶ کیلومتر به بهره برداری رسیده است. بخش دیگری از این طرح حداقل فیروزان تا کرمانشاه به طول ۱۱۰ کیلومتر آماده بهره برداری است.

اهمیت بین المللی راه آهن کرمانشاه

این خط ریلی به عنوان یکی از قطعات کریدور ریلی غرب کشور در مرحله بعدی به مرز خسروی و سپس از طریق شبکه ریلی کشورهای عراق و سوریه، با عبور از بندر لاذقیه ایران را به دریای مدیترانه وصل می کند. طرح راه آهن غرب کشور به طول ۶۰۵ کیلومتر از ایستگاه سمنگان شروع و ضمن عبور از شهرهای ملایر، نهاوند، کنگاور،

دستور وزیر راه برای ارتقای سطح ایمنی و خدمات آزادراه‌های زنجان

به گزارش ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی و به نقل از استانداری زنجان؛ در پی تقاضای استانداران زنجان، قزوین و آذربایجان شرقی از وزیر راه و شهرسازی جهت تامین روشنایی، اصلاح روکش آسفالت و اجرای جداکننده بتنی در مسیر آزادراه‌های قزوین-زنجان و زنجان-تبریز، وزیر راه و شهرسازی دستور اجرای طرح ارتقاء سطح خدمات و ایمنی این مسیرها را صادر کرد. استانداران زنجان؛ اسداله درویش امیری، عبدالمحمد زاهدی و مجید خدابخش در نامه‌ای به وزیر راه و شهرسازی به اهمیت مسیرهای ارتباطی و آزادراه استان‌های زنجان، قزوین و آذربایجان شرقی اشاره نموده و ارتقاء ایمنی و تسهیل در ترافیک این محورها را با تامین روشنایی، اصلاح روکش آسفالت و اجرای جداکننده بتنی خواستار شدند.

استانداران استان‌های زنجان، قزوین و آذربایجان شرقی با اشاره به اینکه آزادراه‌های قزوین-زنجان و زنجان-تبریز یکی از مهمترین و پرترددترین شریان‌های اصلی کشور به شمار می‌آیند، تاکید کردند: با توجه به حجم انبوه ترافیک عبوری در طول سال از این آزادراه‌ها به عنوان شاهراه اصلی شمالغرب و غرب کشور و نیز کریدور ارتباطی ایران و اروپا، ضروری است در راستای ارتقاء ایمنی و سطح خدمات در این جاده‌ها اقدام ضروری صورت گیرد. وزیر راه و شهرسازی نیز در پاسخ به این تقاضا نامه دستور اجرای طرح ارتقاء سطح خدمات و ایمنی آزادراه‌های قزوین-زنجان و زنجان-تبریز در قالب پروژه‌های سرمایه گذاری را صادر کرد.

محور پرویز خان - بندر امام پر ترددترین مسیر برای کامیون‌های کشور

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی بیش از یک میلیون و ۵۹۵ هزار تن کالا از ۳۲ مرز فعال زمینی و آبی کشور در فروردین و اردیبهشت ماه سال جاری ترانزیت شد که این مقدار نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۱ درصد افزایش داشته است. رضا نفیسی مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی این سازمان با اعلام این خبر، افزود: در پی اقدامات انجام شده از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در زمینه توسعه و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل و تقویت کریدورهای ترانزیتی از مسیر جمهوری اسلامی ایران، هماهنگی با سازمان‌های ذیربط و برنامه‌ریزی و فعال نمودن مناسبات ترانزیتی و حمل و نقلی با کشورهای منطقه، همچنین تعامل و همکاری بخش خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل بین‌المللی در کشور، طی مدت مذکور از مجموع کالاهای ترانزیت شده، ۵۴۷ هزار تن را مواد نفتی و یک میلیون و ۴۷ هزار تن را مواد غیرنفتی تشکیل داده‌اند که عمده‌ترین بخش مواد غیرنفتی کالاهایی نظیر مواد سوختی، قطعات یدکی، انواع پنبه، محصولات کشاورزی و مواد غذایی بوده است. مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی افزود: در مدت زمان یاد شده، از میان مرزهای کشور بندر شهید رجایی با ۴۵۹ هزار تن معادل ۲۸.۸ درصد فعال‌ترین مرز در زمینه ترانزیت ورود کالا به شمار می‌رود. پس از آن مرزهای پرویزخان با ۲۰.۷ درصد و بازرگان با ۹.۴ درصد در رده‌های بعدی قرار دارند. نفیسی بیشترین حجم تردد کامیون‌های حامل بار ترانزیتی را از مبدأ عراق به مقصد امارات اعلام کرد و افزود: بیشترین حجم مسیرهای پرتردد کالا از مرزهای کشور طی مدت مذکور از پرویزخان به بندر امام، بندر شهید رجایی به مرز باشمق و بندر شهید رجایی به مرز دوعارون بوده است.

توطئه برای انزوای ترانزیتی ایران!



قزاقستان و بندر دوستیک قرقیزستان از طریق دریای خزر به آذربایجان و از آنجا به گرجستان و نهایتاً به ترکیه و دریای میانه باز کند و از طریق حمل و نقل ریلی - دریایی ظرفیت بزرگ اقتصادی چین را با سرعت بیشتری به اروپا متصل سازد!

◀ بازی چین در پاکستان علیه جاپهار!

اما کشور چین که روابط دوستانه و اقتصادی خوبی با ایران نیز دارد از سوی دیگر طی سال‌های اخیر کوشیده است که مبدایی دریایی را در رقابت با بندر جاپهار ایران که به نوعی به بندر ارتباطات ایران، هند و افغانستان تبدیل شده است، ایجاد کند. در همین راستا چینی‌ها سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در بندر «گوادر» پاکستان که کاملاً در همسایگی بندر جاپهار ایران است، انجام داده‌اند. بندری حاصل چند دهه کار برای ساخت جاده از «سین کیانگ» و «کاشغر» در چین تا آب‌های آزاد دریای عمان. همچنین چینی‌ها می‌خواهند از طریق خطوط ریلی از طریق پاکستان به افغانستان و از آنجا همانطور که اشاره شد به ترکمنستان، دریای خزر و آذربایجان وصل شوند. امری که به نظر می‌رسد طی دهه پیش رو قدم‌های بسیار بزرگی برای نهایی شدنش برداشته خواهد شد.

◀ شکستن حلقه محاصره و انزوا!

بدین ترتیب به نظر می‌رسد در زمانی که دولت دونالد ترامپ یکبار دیگر به بهانه‌هایی واهی ایران را تحت تحریم‌های تازه قرار داده است، از سوی دیگر برخی رقبای منطقه‌ای نیز می‌کوشند از فضای موجود یعنی فشارهای بین‌المللی در کنار کندی پروژه‌های ترانزیتی و ریلی داخل ایران نهایت استفاده را برده و ایران را از یک نقطه قدرت مهم خود یعنی ترانزیت محروم کرده و کشور را در یک انزوای ترانزیتی منطقه‌ای و محروم از اتصال موثر به شبکه حمل و نقل بین‌المللی کنند، امری که جلوگیری از آن نیازمند یک اراده ملی و منسجم از یکسو و بکارگیری دیپلماسی گشایشگر و عملگرا و موثر چه در بعد منطقه‌ای و چه در بعد بین‌المللی است وقتی این آمار را در نظر بگیریم که طی سال‌های ۹۵ تا نیمه دوم ۹۶ آمار و ارقام ترانزیت کالای عبوری از ایران با کاهش ۲۳ درصدی مواجه بوده است، به ضرورت در پیش گرفتن اقداماتی دوراندیشانه، عملگرا و گشایشگر بیش از پیش پی خواهیم برد!

حال تمرکز بر ساخت کریدور «لاجورد» است. کریدور مذکور که با هدف افزایش درآمدزایی بیشتر و نیز تحت تاثیر تاخیر زیاد در عملیاتی شدن پروژه‌های ترانزیتی ایران در حال ساخت است، از شهر «مزار شریف» آغاز و به خط ریلی ترکمنستان متصل می‌شود و سپس با رسیدن به کرانه دریای خزر، از راه خط دریایی «ترکمن‌باشی به باکو» آن‌طرف دریای خزر، کالاها را تخلیه می‌کند و با خط ریلی باکو به بندر حیدرپاشا در شمال غرب ترکیه و سپس اروپا متصل می‌شود. راهی نزدیک‌تر از مسیر «هرات به خواف» و سپس اتصال به شبکه ریلی ایران که هم‌اکنون در حال ساخت است. در این راه دو کشور ترکمنستان و آذربایجان کوشیده‌اند با استفاده از افزایش توان حمل و نقل دریایی خود و استفاده از دریاچه خزر، مقامات کابل را تشویق کنند تا پروژه لاجورد را تسریع کنند.

◀ ترکیه کشوری دوست اما با رقابتی غیردوستانه!

سال ۲۰۱۴ احمد داوود اوغلو وزیر خارجه وقت ترکیه در سفری که به تهران داشت در سخنرانی در مرکز تحقیقات استراتژیک خاورمیانه گفت روابط ایران و ترکیه به مانند آلمان و فرانسه است دو کشور دوست اما در عین حال رقیب! ترکیه از زمان قدرت‌گیری حزب عدالت و توسعه در سال ۲۰۰۲ در تلاش بوده است که نقش خاورمیانه‌ای و نیز نقش خود در قفقاز و آسیای میانه یا به قول برخی از مقامات این کشور در ترکستان بزرگ را پررنگ تر کند یکی از مهمترین اهداف ترکیه تبدیل شدن به هاب اصلی ترانزیتی چه مسافری، چه کالایی و چه انرژی بوده است و در همین راستا اقدامات گسترده فراوانی کرده است در زمینه حمل و نقل ترکیه با هماهنگی با آذربایجان و گرجستان بر روی کریدور «باکو - تفلیس - کاراس» سرمایه‌گذاری کرده است کریدوری که به معنی حذف مسیر کوتاه و به صرفه ایران است. از نخستین توافق رهبران این سه کشور برای این امر بیش از ۱۰ سال سپری می‌شود پروژه‌ای که به «راه ابریشم جدید» معروف گشته است و رسماً به انزوای ترانزیتی ایران دامن خواهد زد و مسیر ترانزیتی ایران برای اروپا و کشورهای آسیای میانه و شرق دور را که سابقه‌ای چند هزار ساله دارد از دور خارج خواهد کرد!

در شمایی بزرگتر باید گفت این کریدور می‌کوشد راه چین را از طریق قزاقستان به آسیای میانه و از آنجا از دو طریق بندر اوکناوی

◀ ادامه از صفحه اول

از زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و گشایش در روابط جمهوری‌های استقلال یافته در روابط با جهان و دنیای پیرامون تا حد قابل توجهی از سد ترانزیتی و بسته پشت دیوار آهنین کاسته شد، اما به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، فشارهای آمریکا، عدم توان کافی در داخل و ... ایران نتوانست آنچنان که شایسته است ۹ بازار این مناطق به انضمام قفقاز را به تسخیر خود درآورد و تبدیل به شاهراه‌های ارتباطی و ترانزیتی این مناطق شود. هرچند طی دو دهه اخیر اقدامات و گام‌های بلند چندی برداشته شده است، اما به نظر می‌رسد فشارهای جدید بین‌المللی و رقابت همسایگان و ... دست به دست هم داده است تا توطئه و نقشه جدیدی اینبار با محوریت انزوای ترانزیتی ایران روی دهد!

◀ جاه طلبی‌های ترکمنستان

ترکمنستان یکی از همسایگان ایران در شمال کشور، یکی از کشورهایی است که همواره کوشیده از توانایی‌های اندک خود چه در صنعت گاز و چه در عرصه ترانزیتی بصورتی غیرعرفی، غیرتوافقی و کاملاً یکجانبه و جاه طلبانه استفاده کند در همین چارچوب طی روزهای اخیر ترکمنستان اعلام کرده است هزینه‌های تن بر کیلومتر را برای کامیون‌های عبوری ایرانی از یک دلار به ۱.۵ دلار افزایش داده است. اقدامی که بسیاری از متخصصین امر آنرا تلاش «عشق آباد» برای دور زدن ایران و خارج کردن ایران از محور ترانزیتی قلمداد می‌کنند چرا که با افزایش قیمت جدید از سوی ترکمنستان، حدود ۷۰۰ دلار به هزینه‌های ترانزیت کالا، برای هر محموله ترانزیتی افزوده خواهد شد که فشار زیادی را بر ترانزیت ایران می‌آورد. به خصوص اینکه قیمت دلار در بازار غیررسمی ایران با افزایش قابل توجهی روبرو شده است و همین امر توان رقابت کامیونداران ایرانی با رقبای منطقه‌ای‌شان را به شدت مورد کاهش قرار داده و این صنعت نحیف کشور را در معرض خطری خطرناک قرار داده است.

◀ افغانستانی‌ها حرکت در مسیری غیردوستانه!

اما افغانستان کشور دوست و متحدی که در شمال شرق کشور قرار دارد و همچنان چند صد هزار نفر از شهروندانش در ایران زندگی می‌کنند کشوری دیگر است که به نظر می‌رسد تحت فشار ایالات متحده و برخی کشورهای منطقه‌ای در



الزامی شدن استفاده از کار تخوان در شرکت های حمل و نقل



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |
مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای لرستان گفت: استفاده از دستگاه کارتخوان برای دریافت وجوه قانونی در شرکت های حمل و نقل کالا و مسافر الزامی است. عباس شرفی با بیان این مطلب گفت: براساس برنامه ریزی و ابلاغ دفتر معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، تمام شرکت های حمل و نقل کالا و مسافر از یکم تیرماه ۱۳۹۷ ملزم به استفاده از دستگاه کارتخوان P.O.S برای دریافت وجوه قانونی ناشی از صدور برنامه و صورت وضعیت مسافربری شامل (کمسیون) و سایر کسورات قانونی از رانندگان و تحویل رسید به آنان خواهند بود.

وی افزود: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای لرستان ضمن اطلاع رسانی به تمام شرکت های حمل و نقل تحت پوشش، نظارت بر عملیاتی شدن این موضوع را برعهده دارد و شرکت ها باید در اسرع وقت گزارش اقدامات خود را به این اداره کل ارسال کنند.

۴۸۰۰ کارت هوشمند رانندگان همدان تمدید شد

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان همدان گفت: طی نیمه نخست امسال ۴ هزار و ۸۷۵ کارت هوشمند رانندگان استان همدان تمدید اعتبار شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان همدان، محمد رودباری اظهار داشت: در این مدت همچنین ۲۱۴ کارت هوشمند برای رانندگان صادر و همچنین ۲۸۰ کارت نیز تعویض شده است.

وی از صدور ۴ هزار و ۵۱۴ کارت سلامت ویژه رانندگان استان همدان خبر داد و افزود: این تعداد کارت سلامت برای ناوگان باری و مسافری استان صادر شده است.

مدیرکل راهداری استان همدان با تأکید بر اینکه صدور بیمه نامه برای رانندگان منوط به دریافت کارت سلامت و کارت هوشمند است، اظهار داشت: توجه به کنترل سلامت جسمی رانندگان در دوره های زمانی مختلف بسیار ضروری است و می تواند در کاهش حوادث جاده ای و افزایش بهره وری شاغلان این حرفه تأثیرگذار باشد.

محمد رودباری در ادامه برپایی دوره های آموزشی ویژه رانندگان را مهم عنوان و تأکید کرد: طی سه ماهه نخست سال جاری ۲۹۳ نفر از رانندگان باری در قالب ۷ هزار و ۳۹۶ نفر ساعت و ۲۸ نفر از رانندگان مسافری استان همدان در قالب ۵۸۸ نفر ساعت آموزش های بدو خدمت را گذرانده اند.

وی یادآور شد: ۵۰ نفر از رانندگان استان همدان نیز در قالب ۳۰۰ نفر ساعت در دوره های آموزشی حمل مواد خطرناک شرکت کرده اند.

هشدار که باید جدی بگیریم!

رتبه ضعیف مجمع جهانی اقتصاد برای کیفیت جاده های ایران!



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |
متأسفانه هر ساله بسیاری از مردم کشورمان در تصادفات جاده ای کشته و یا مصدوم می شوند. کارشناسان معتقدند که بخشی از این تصادفات به دلیل پایین بودن کیفیت جاده ها در ایران می باشد. حالا پرسش این است که ما به لحاظ کیفیت جاده ها در کجای دنیا ایستاده ایم؟

به تازگی تابستان سال ۹۷ را آغاز نموده ایم و به نوعی سفرهای تابستانی نیز از این پس با تقاضای بیشتری رو به رو خواهد بود. متأسفانه با افزایش تعداد سفرها آمار تصادفات نیز افزایش می یابد. تصادفاتی که با کشته یا مصدوم شدن بسیاری از هم وطنانمان همراه است. آمار کشته ها و یا مصدومین تصادفات در ایران بسیار تکان دهنده است. به عنوان نمونه طبق آمار رسمی در ۹ ماهه سال گذشته ۱۲ هزار نفر در حوادث جاده ای کشته شده اند. بخشی از این تصادفات به دلیل خطاهای انسانی رخ می دهد اما بخش دیگری نیز به اعتقاد کارشناسان به کیفیت جاده های ایران و همچنین کیفیت خودروها باز می گردد. دو عامل خطای انسانی و کیفیت خودروها هم اکنون مورد توجه ما نیست اما پرسشی که مطرح است این است که به راستی کیفیت جاده های ایران چگونه است و ایران به لحاظ کیفیت جاده ها در کجای دنیا ایستاده است؟

برای پاسخ به این پرسش به گزارش رقابت پذیری ۲۰۱۷-۲۰۱۸ مجمع جهانی اقتصاد رجوع کرده ایم. در این گزارش در بخش زیرساخت، زیربخش هایی چون کیفیت جاده ها، کیفیت زیرساخت های ریلی، کیفیت زیرساخت های بنادر و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل هوایی وجود دارد که در آن ها ۱۳۷ کشور دنیا رتبه بندی شده اند.

نمره دهی مجمع جهانی اقتصاد به شاخص ها و زیرشاخص ها در گزارش های رقابت پذیری به این گونه است که نمره ۷ بهترین نمره و نمره ۱ بدترین نمره می باشد.

ایران در گزارش رقابت پذیری سال ۲۰۱۷-۲۰۱۸ در شاخص کیفیت جاده ها با کسب نمره ۴ از ۷ در رتبه هفتاد و یکم دنیا ایستاده است. شایان ذکر است که در گزارش سال گذشته (گزارش ۲۰۱۶-۲۰۱۷) مجمع جهانی اقتصاد، نمره ایران در شاخص کیفیت جاده ها ۴٫۱ از ۷ بوده است. این یعنی کیفیت جاده ها در ایران در سال جاری میلادی بدتر شده است.

نمودار زیر جایگاه ایران را به لحاظ کیفیت جاده ها در بین کشورهای رقیب چشم انداز ۱۴۰۴ در گزارش سال ۲۰۱۷-۲۰۱۸ نشان می دهد. کشورهای ازبکستان، افغانستان، عراق و سوریه به دلیل عدم حضور در گزارش رقابت پذیری سال ۲۰۱۷-۲۰۱۸ در این رتبه بندی حضور ندارند. همان گونه که ملاحظه می گردد کشور امارات با کسب نمره ۶٫۴ از ۷ دارای بهترین جاده ها در بین کشورهای رقیب چشم انداز ۱۴۰۴ می باشد. این کشور توانسته

است با کسب این نمره حتی جایگاه اول را در بین ۱۳۷ کشور حاضر در گزارش رقابت پذیری سال ۲۰۱۸ به دست آورد. پس از امارات، کشورهای عمان و قطر با کسب نمره ۵٫۵ در رتبه های دوم و سوم قرار گرفته اند. ایران هم در بین کشورهای رقیب چشم انداز ۱۴۰۴ در رتبه دوازدهم بدین لحاظ قرار گرفته است. کشورهای لبنان و قرقیزستان نیز با کسب نمره ۲٫۷ از ۷ در انتهای این رتبه بندی قرار دارند و کیفیت جاده های این دو کشور چندان مناسب نیست.

هر چند که می توان این گونه عنوان نمود که کیفیت جاده های ایران در این رتبه بندی در سطح متوسط قرار دارد اما باید گفت که برای کاهش تعداد تصادفات و آمارهای کشته و مصدوم شدگان در این تصادفات، مسئولین باید همت بیشتری در راستای ارتقای کیفیت جاده ها انجام دهند.

ارتقای دو پله ای رتبه جهانی کشتیرانی ایران

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) در آخرین رتبه بندی بین المللی منتشر شده از سوی آلفالاینر با دو پله صعود جایگاه ۱۹ برترین های حمل و نقل کانتینری را از آن خود کرد. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانست در مدت یک سال بین ۱۰۰ شرکت برتر حمل و نقل کانتینری معرفی شده از سوی آلفالاینر از رتبه ۲۱ با دو پله صعود جایگاه ۱۹ را به خود اختصاص دهد.

بر اساس این گزارش، ناوگان حمل و نقل کانتینری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ایران توانست با ۴۶ فروند شناور کانتینری به ظرفیت ۹۶ هزار و ۳۸۳ TEU از شرکت های رقیب خود فاصله گرفته و در پله ۱۹ جدول بایستد. در حال حاضر چهار شناور به ظرفیت ۵۸ هزار TEU در لیست سفارشات این شرکت وجود دارد که در صورت تحویل به ناوگان کانتینری تعداد شناورهای گروه به ۵۰ فروند می رسد. طبق جدول برترین های حمل و نقل کانتینری، جایگاه اول تا سوم به شرکت های کشتیرانی مرسک دانمارک، MSC سوئیس و CMA CGM فرانسه تعلق دارد.

بر همین اساس، کشتیرانی مرسک دانمارک در مجموع ۷۶۲ فروند شناور به ظرفیت چهار میلیون و ۱۴۷ هزار و ۹۴۹ TEU را در ناوگان خود جای

داده است که از این میان ۳۰۶ فروند با ظرفیت دو میلیون و ۲۱۹ هزار و ۱۲۴ TEU ملکی و ۴۵۶ فروند با ظرفیت یک میلیون و ۹۲۸ هزار و ۸۲۵ TEU استیجاری است. این شرکت ۱۵ فروند شناور به ظرفیت ۱۴۶ هزار و ۷۸۲ TEU را در لیست سفارشات خود ثبت کرده است. شرکت کشتیرانی MSC سوئیس نیز ۵۱۴ فروند شناور به ظرفیت سه میلیون و ۲۲۸ هزار و ۶۱۱ TEU در ناوگان خود دارد که ۱۹۴ فروند آن ملکی (یک میلیون و ۹۹ هزار و ۵۶۷ TEU) و الباقی با ظرفیت دو میلیون و ۱۲۹ هزار و ۴۴ TEU استیجاری است.

ساخت ۱۸ فروند شناور

ساخت ۱۸ فروند شناور به ظرفیت ۳۳۲ هزار و ۵۲ TEU در لیست سفارشات این شرکت سوئیس ثبت شده است. شرکت کشتیرانی CMA CGM فرانسه با اختلافی نزدیک و دارایی ۴۹۶ فروند شناور به ظرفیت دو میلیون و ۵۱۹ هزار و ۶۳۳ TEU جایگاه سوم را از آن خود کرده است. رده چهارم تا ششم نیز به ترتیب به شرکت های گروه کشتیرانی کاسکو چین، هاپاگ لوید آلمان و ONE ژاپن تعلق گرفت.



۷ راه برای ارتقای حمل و نقل از طریق خودروهای خودران

ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |

محمد حسن گودرزی |

صنعت حمل و نقل در تمامی کشورهای جهان اعم از پیشرفته و در حال توسعه مقوله بسیار مهمی است اگر در این بخش از اقتصاد به آن توجه کافی و سرمایه گذاری های مستمر و گسترده ای بشود، می تواند علاوه بر رشد و شکوفایی اقتصادی زمینه را برای افزایش قدرت سیاسی کشور فراهم کند. در این میان و در بین روش های مختلفی که برای حمل و نقل کالا و مسافر وجود دارد، حمل و نقل جاده ای از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. حمل و نقل جاده ای در مقایسه با سایر روش ها مانند حمل و نقل ریلی و هوایی به سرمایه گذاری کمتری نیاز دارد، از طرفی هزینه ساخت و نگهداری جاده ها بسیار کمتر از هزینه ساخت و نگهداری راه آهن است. جاده ها معمولاً توسط دولت ساخته می شوند و در ازاء استفاده از آن ها باید فقط هزینه ناچیزی به عنوان عوارض پرداخت کرد. حمل و نقل جاده ای برای حمل کالا و مسافر در مسافت های کوتاه، حمل و نقل جاده ای بسیار سریع و مقرون به صرفه است و در مورد کالاهایی که باید به سرعت به دست مصرف کننده برسند، حمل و نقل جاده ای مناسب ترین گزینه به حساب می آید.

از سوی دیگر با پیشرفت فناوری های مرتبط با خودروهای خودران به نظر می رسد که صنعت حمل و نقل جاده ای با تغییرات بزرگی در زمینه حمل و نقل مواجه شود. مجله فوربس در مطلبی با عنوان هفت ایده راه سازی برای خودروهای خودران (7 Ideas To Pave The Way For Autonomous Vehicles) که در تاریخ ۹ آوریل (۲۱ فروردین) منتشر شد، به بیان راهکارهایی در در مورد ارتقا حمل و نقل جاده ای برای خودروهای خودران پرداخته است.

همانطور که خودروهای خودران راه خود را به سوی جاده ها باز می کنند، بن پیرس (Ben Pierce) متخصص حمل و نقل روش هایی که جاده ها باید برای آنها آماده شوند توضیح می دهد. پیرس، که متخصص فن آوری حمل و نقل برای شرکت مهندسی و معماری HDR است می گوید: «آنها می توانند خود را برانند اما واقعاً می توانیم به آنها کمک کنیم.» هفته گذشته در شورای برنامه ریزی شهر شیکاگو، پیرس پیشنهاد برخی تغییرات بزرگ را در زمینه های مرتبط با زیرساخت ها داد.

پیرس گفت: «این پیشنهادات شامل برخی تغییرات کوچک در سیاست ها و رویه هایی است که می تواند عملکرد اتومبیل های بدون راننده (خودران) را بهبود بخشد و از برخی خطرات جلوگیری کند. یکی از چیزهایی که اخیراً متوجه شدم به دلیل اینکه وسایل نقلیه خودران بیشتر و بیشتر شروع به کار می کنند، پیامدهای پیش بینی نشده ای به همراه خود دارند و ما به عنوان طراحان بزرگراهها باید توجه خود را به پیامدهای پیش بینی نشده داشته باشیم.»

۱ قدرت (انرژی برق)

فیبر نوری

بسیاری از پیشنهادات پیرس نیاز به برق و ارتباطات دارند، بنابراین وی مسائلی مانند ایجاد کانال برای خطوط برق و کابل فیبر نوری در تمام زیرساخت های جدید را توصیه کرد: همانطور که ما سیستم های جدید را طراحی می کنیم، چه سیستم حمل و نقل باشد چه یک بزرگراه یا پل، باید برای انتقال قدرت کانال مجزایی به همراه فیبر نوری کشید.»

۲ مکانیسم هایی برای جمع آوری داده ها

اتومبیل های بدون راننده که به یک سیستم متصل باشند می توانند شرایط ترافیکی را بسیار بهتر از آنچه امروز می توانند پیش بینی کنند. داده ها تولید، جمع آوری و به اشتراک گذاشته می شوند. ماشین دوم می تواند از یک ترافیک جلوگیری کند، تنها در صورتی که به داده هایی که اولین ماشین جمع آوری کرده دسترسی پیدا کرده باشد. پیرس در این زمینه می گوید: «این تنها در صورتی کار می کند که جمع آوری داده ها و زمان آنها واقعی باشد. بنابراین ما باید آن مکانیسم های را که برای جمع آوری داده ها و انجام کاری با آن را داشته باشیم.»

۳ نشانه هایی که ماشین بتواند آن را بفهمد

ماشین ها باید علائم راهنمایی را آنطور که انسان ها درک می کنند آن ها را بفهمند. پیرس می گوید: «نسل اول خودروهای خودکار مانند تسلا و بعضی از مدل های اولیه دیگر، از دوربین های نوری و دوربین های نوری دوگانه استفاده می کنند ... و آنها به چیزهایی مانند نشانه های



خوب هستند و می توانند موقعیت خود را تا حد نیم سانتیمتر نیز تعیین کنند. همه آنها یک نوع برنامه ریزی دارند و چه کسی می خواهد برنامه نویسی باشد که به آنها بگوید به کم به طرف راست حرکت کن؟ هیچکس این کار را انجام نمی دهد و تک تک آنها در خط وسط حرکت می کنند.» پیرس ادامه می دهد «اکنون برای کسانی که در طراحی سطح جاده کار نمی کنند، این بدان معنی است که تمام وزن هر وسیله نقلیه اساساً در دو چرخ قرار می گیرد. ما بزرگراهها را برای جایابی وزن هر وسیله نقلیه در مسیرهای دوچرخه ای طراحی نمی کنیم. دلیل آن این است که ما انسان ها از روی یک خط حرکت نمی کنیم بلکه بر روی تمام مسیر حرکت می کنیم. پیرس گفت: برای جلوگیری از ایجاد چاله در جاده ها، ممکن است مسئولان حمل و نقل مجبور شوند جاده ها را از آسفالت بتنی یا آسفالت با حجم بیشتر بسازند. ما باید به آنچه که در زیرساخت هایمان انجام می دهیم توجه کنیم. این چیزی است که امروز بسیار مورد توجه است، چرا که من اهمیتی نمی دهم که شما فکر می کنید که وسایل نقلیه خودران تا ۵ سال، ۱۰ سال، ۱۵ سال یا ۲۰ سال آینده همه گیر شوند. ما جاده ها را برای ۵۰ سال طراحی می کنیم.»

۷ آسفالت راه راه

اغلب اوقات وقتی که راه سازی جاده را احداث می کنند تا زمان اتمام کار خط کشی را به تعویق می اندازند اما خودروهای خودران به خط کشی جاده وابسته هستند. این خودروها به سادگی ممکن است در هنگام مواجه شدن با یک جاده بدون خط کشی متوقف شوند.

پیرس می گوید: پس از آسفالت کردن جاده، آنرا خط کشی کنید. من شرط می بندم که ۹۰ درصد از ادارات حمل و نقل و شهرها و ایالت های سراسر کشور این کار را انجام نمی دهند. آنها یک یا دو روز منتظر هستند. دوباره اگر شما دومین خودرو خودران را در اختیار دارید شانس آورده اید اما اگر اولین نفر هستید، با مشکل مواجه خواهید شد.»

منبع: Forbes

پیدا شده و نگاه می کنند و چیزهایی را با دوربین ها دریافت می کنند.» اگر ویژگی های جاده ها به گونه ای طراحی شوند که بتوانند راحت تر آن را درک کنند، وسایل نقلیه خودران آینده ممکن است به طور موثرتری عمل کنند. به عنوان مثال، علامت «به راست بپیچید» را در نظر بگیرید. وسایل نقلیه خودران فعلی باید این علامت را ببینند حرفی را که انسان ها می بینند را بخوانند، اما در آینده همانطور که پیرس می گوید: «ما می توانیم یک نشانگر بلوتوث ۲ دلاری در آن علامت قرار دهیم و پیام بگوییم، به راست بپیچید. بنابراین در حالی که ما لزوماً نیازی به کمک به وسایل نقلیه نداریم اما چیزهای زیادی برای کمک به وسایل نقلیه وجود دارد.»

۵ افسرهای راهنمایی قابل درک برای ماشین ها

وسایل نقلیه خودران زمانی که با انسان هایی که در تقاطع های ترافیکی فعالیت می کنند برخورد می کنند با چالش مخصوص به خود مواجه می شوند. پیرس می گوید: «ما انسان ها با حرکات دست اشاره می کنیم، و اگر شما مانند من رانندگی می کنید، حرکات دست بسیار زیادی دریافت می کنید. اما ما مجدداً باید فکر کنیم که چگونه ترافیک را هدایت می کنیم. یک تغییر سیاست ساده می تواند افسرهای پلیس ترافیک را به استفاده از نشانه هایی در راه سوق دهد که باعث می شود خودروهای خودران آنها را بفهمند.»

۶ سطوح جاده تقویت شده

خودروهای خودران می توانند برای سطح جاده ها هزینه بر باشند تنها به دلیل اینکه کاری را که می خواهیم انجام می دهند. پیرس می گوید: «خودروهای خودران دقیقاً آنچه را که می خواهید انجام می دهند و حدس بزنید چه رخ می دهد؟ اگر شما در حال برنامه ریزی یک وسیله نقلیه مستقل در دیترویت با جاهای دیگر هستید، چه کاری از این وسیله نقلیه می خواهید؟ خط وسط را بگیر. به نظر منطقی می آید؟ این اتومبیل ها خیلی



صاحب امتیاز:
انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون دار ایران
زیر نظر گروه رسانه‌های فراتاب
سردبیر: اردشیر پشنگ
هیأت تحریریه:
ارشاد رشیدی رستمی، محمدرضا ستاری
محمدحسن گودرزی، شادی پشنگ

مدیر هنری: علی صائمی
تماس (فراتاب): ۰۲۱۸۸۳۱۹۹۱۰
تبلیغات و آگهی: ۰۹۰۱۲۰۸۰۷۷۳
ارتباط: faratab.ir@gmail.com
وب سایت: www.ibfiran.ir
پست الکترونیک: info@ibfiran.ir
تلفن: ۸۸۵۲۴۶۳۷
فاکس: ۸۸۵۲۴۶۳۸



دیدار جمعی از نمایندگان سازمان ایرو از انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |
 آقای رافائل هریت ریاست بخش e-TIR و مشاور رئیس TIR و آقای الکساندر مونولوف مدیربخش خدمات ترازیت از نمایندگان سازمان ایرو اتحادیه حمل و نقل بین المللی جاده‌های (IRU) و هیئت اتاق بازرگانی ایران از در روز ۲۹ آبان ماه سال ۱۳۹۶ از انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران دیدار کردند. در ابتدای این دیدار آقای محمودی سرای گزارشی از فعالیتهای این انجمن ارائه نمودند و

مسائلی و مشکلات حاکم بر فعالیتهای بخش حمل و نقل جاده‌ای را مطرح و نقطه نظرات خود را در این خصوص تشریح نمودند و همچنین در رابطه با اهداف و چشم اندازها و مأموریت این انجمن و توسعه مداوم حمل و نقل جاده‌ای بین المللی، پیشبرد حوزه‌های اقتصادی و امور حمل و نقل بین المللی مسائلی را مطرح نمودند. وی همچنین به جایگاه آینده این انجمن در حوزه حمل و نقل بین المللی اشاره و این جایگاه را موثر و نقش آفرین دانست.

در ادامه نمایندگان سازمان ایرو ضمن ابراز خوشحالی از حضور در انجمن به صورت تعامل و همکاری میان سازمان و انجمن تاکید کردند.

گسترش همکاری‌های تجاری در زمینه حمل و نقل و لجستیک بین ایران و آلمان



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |

نشست بررسی فرصتهای تجاری ایران و آلمان در حوزه حمل و نقل و لجستیک با حضور هیاتی از نمایندگان دولتی و بخش خصوصی حمل و نقل آلمان به میزبانی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران در اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران برگزار گردید. در ابتدا قرارداد شولز، رئیس هیئت آلمانی، ضمن ابراز خوشحالی از حضور در این جلسه گفت: امیدواریم راه حل‌های خوبی برای همکاری‌های آتی بیابیم. شرکتهای آلمانی از راه‌ها و ایده‌های جدید از جمله تشکیل برنامه کلی میان دو دولت جهت گسترش بخش حمل و نقل استقبال می‌کنند و تشکیل پایگاه‌های حمل و نقل در ایران می‌تواند مناسبات دو کشور را تا سطح منطقه‌ای تحت تاثیر قرار دهد. ایشان با اعلام آمادگی برای همکاری‌های بیشتر با ایران افزودند که همکاری در حوزه تاسیسات زیربنایی و به اشتراک گذاری تجربیات و دانش بین دو طرف از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

علی محمودی سرای، نایب رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک، در این جلسه اشاره کردند: ایران و آلمان می‌توانند در زمینه‌های مختلف از جمله حمل و نقل و لجستیک روابط تجاری نزدیکی، حتی بیشتر از گذشته، برقرار نمایند چرا که پتانسیل‌های دو کشور بسیار بیشتر از وضعیت فعلی است. رئیس انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران در این باره افزود: از ابتدای سال جاری اخذ روادید یکی از اساسی ترین مشکلات مدیران و رانندگان شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایرانی برای حمل محمولات صادراتی به کشور آلمان و محمولات وارداتی به ایران می‌باشد. ایشان خاطر نشان کردند که حل این مشکل موجب افزایش بهره وری ناوگان جاده‌ای ایران گردیده، هزینه و زمان حمل کالا بین دو کشور را نیز کاهش می‌دهد، بنابراین می‌بایستی سفارت آلمان در هماهنگی با دولت این کشور تسهیلات ویژه‌ای را برای فعالان اقتصادی حوزه حمل و نقل به خصوص برای رانندگان ناوگان ایرانی در نظر بگیرد. در انتهای جلسه و پس از مطرح شدن پرسش‌های حاضر، جلسه وارد قالب مذاکرات رو در رو گردید و حاضرین به بحث و تبادل نظر با یکدیگر پرداختند.

نخستین جلسه کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک



ماهنامه حمل و نقل کشورهای اسلامی |
 نخستین جلسه کمیسیون انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران از ساعت ۱۴:۴۵ روز شنبه ۲۲ مهر ماه سال ۱۳۹۶ در محل انجمن به طور مشترک با کمیسیون مجمع ایران برای فردا تشکیل شد. در این جلسه، پس از تلاوت آیاتی چند از کلام... مجید، جناب آقای محمودی، حضور اعضای محترم انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی مالکان

کامیون ایران را خیر مقدم گفتند. در ادامه مسائل و موضوعات مربوط به انجمن به طور کامل مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت و اعضا در جریان تحولات انجمن قرار گرفتند.

