



INTERNATIONAL TRANSPORT TRUCK OWNER
COMPANIES ASSOCIATION OF IRAN

ماهنامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای

دوره جدید - سال دوم - شماره ۲ - ۸ صفحه - مرداد ماه ۱۳۹۷



عبدالهاشم حسن‌نیا، معاون وزیر راه و شهرسازی:

**تعطیلی ۷۰ شرکت
حمل و نقل در رابطه با
مشکلات رانندگان**

صفحه ۵



عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی:

**۹۰ درصد
حمل و نقل ایران
جاده‌ای است**

صفحه ۵



رئیس هیات مدیره
انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین المللی
مالکان کامیون ایران

**ضرورت حرکت به سمت شرکت‌های
حمل و نقل بین المللی کامیون محور**

صفحه ۲



محمدرضا گنجی، رئیس انجمن صنفی
تولید کنندگان تایر ایران

**مشکل قیمت لاستیک
کامیون داران**

صفحه ۴

دیدگاه صاحب نظران حوزه حمل و نقل جاده‌ای و ترانزیت به نوسانات بازار ارز

فشار سنگین قیمت دلار بر کمر فرتوت ترانزیت ایران!

گزارش‌های ویژه‌ی این شماره:

**حمل و نقل شهری
تحت سیطره استارت‌آپها**

صفحه ۸

**اعتراض به افزایش
قیمت کامیون‌ها**

صفحه ۵

**عوارض جاده‌ای؛
از ایران تا اروپا**

صفحه ۴



دغدغه‌های رییس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران ضمن پیام تبریک اعیاد مقدس قربان و غدیر؛ ضرورت حرکت به سمت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کامیون محور



است. لذا داشتن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کامیون محور علاوه بر امکان رقابت شرکت‌های ایرانی در این زمینه موجب کارآفرینی و اشتغال زایی بیشتر خواهد شد. ضمن تبریک اعیاد سعید قربان و غدیر، امید است با تلاش و همکاری متقابل دولت و بخش خصوصی بتوانیم به ارتقا جایگاه حمل و نقل در کشور و فعال نمودن بیش از پیش این حوزه کمک شایان و موثری بنماییم.

ادامه مطلب در شماره بعد

نیز با چالش‌های عدیده ای روبرو بوده اند و به نظر می رسد یکی از مسائل و موضوعاتی که در حوزه سیاست گذاری کلان حمل و نقل بین‌المللی می بایست برای خروج از وضعیت فعلی مورد توجه و پیگیری قرار گیرد ارتباطی است که میان شرکت‌های حمل و نقل و ابزار و یا وسائط نقلیه برقرار باشد. در دنیا اساساً رابطه معنا داری میان مالکیت وسائط نقلیه و شرکت‌های این بخش وجود دارد و عمده تملک وسائط نقلیه در اختیار شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران | متأسفانه از سال ۱۳۵۷ در بخش حمل و نقل جاده ای شاهد افزایش روایی مبنی بر «خود مالکی» به جای «شرکت مالکی» بوده ایم. روندی که خسارات و لطمات جبران ناپذیری به صنعت حمل و نقل کشور وارد نموده است. طی سال‌های اخیر رکود حاکم بر فضای کسب و کار در کشور به حوزه حمل و نقل نیز تسری پیدا کرده است و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

بازدید نمایندگان انجمن مالکان همراه با هیاتی از مرز بازرگان و گوربولاغ

مختلفی در دفتر ریاست گمرک بازرگان با حضور مسئولین دوایر اجرایی گمرک بازرگان به عارضه یابی در سیستم اداری گمرک مرزی پرداخته و بحث و بررسی شد و با بازدید میدانی روز بعد از نقطه صفر مرزی تا درب خروج گمرک بازرگان مشکلات اداری و سیستمی موجود در مرز مشخص گردید و راهکارهایی به منظور کاستن بروکراسی اداری و بهبود فرایندهای کنترل سوخت، آزمایشگاه، قرنطینه، ایکس ری (X-RAY)، سگ مواد یاب و ... در رفت و آمد کامیون‌ها ارائه شد و مقرر گردید جلسات تکمیلی در اداره ترانزیت گمرک ایران ادامه یافته و نسبت به رفع مشکلات تصمیم گیری گردد. در این بازدید تفاوت نظم موجود در دو طرف از نظر سخت افزاری و نرم افزاری و آشفتگی ملموس و بی نظمی در طرف ایران به وضوح قابل مشاهده بود که به نظر می رسد این امر ناشی از عدم وجود مدیریت یکپارچه و وجود بیش از چندین ارگان متعدد تصمیم ساز و مستقل و دخالت کننده خارج از نظارت گمرک بازرگان است.



نظارت بر ترانزیت و مدیر کل، معاونان و مسئولان محترم گمرک بازرگان بمنظور تصمیم گیری در ارتباط با مشکلات موجود در این مرز، بعمل آمد.

در پی مشکلات عبور و مرور کامیون‌های ترانزیتی ایرانی و خارجی در بزرگترین و قدیمی ترین مرز ایران با ترکیه که بارها از سوی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی به انجمن اعلام شده بود و پیگیری‌های بعمل آمده با گمرک کشور، به منظور رفع موانع موجود در مرزها، به خصوص مرز بازرگان طی دستور ریاست گمرک ایران و هماهنگی‌های بعمل آمده با دفتر مدیریت کل نظارت بر ترانزیت گمرک، مقرر گردید در معیت معاونت محترم ترانزیت و نمایندگان این انجمن بازدیدی از مرز دو کشور بعمل آید، تا از نزدیک با حضور مدیران دولتی و بخش خصوصی، بصورت ملموس بروکراسی اداری حاکم و علل کندی عبور، حرکت و توقف‌های روزانه و شبانه وسائط حمل و نقل بین‌المللی وارده به از گمرک مرزی بین‌المللی ایران (بازرگان) مورد بررسی قرار گرفته و به جهت رفع آنها تمهیداتی اندیشیده شود. در همین راستا بازدید در روزهای چهارم و پنجم مرداد ماه سال جاری با همراهی معاونت محترم دفتر

«بانک جهانی» در جدیدترین گزارش تجاری خود خبر داد:

۳۲ پله صعود لجستیک ایران

کاراً منجر به ارتباط میان کسب و کارها، بازاریا و عملکرد لجستیک می‌شود. لجستیک تنها به معنی ارتباط میان زیرساخت‌ها نیست بلکه مقررات و قوانین حوزه خدمات و تسهیل تجارت را نیز شامل می‌شود. بر اساس یافته‌های این گزارش، از سال ۲۰۰۷، اکثر کشورهایی که با «بانک جهانی» همکاری می‌کنند از اهمیت «عملکرد لجستیک» برای ایجاد رشد و یکپارچگی اقتصادی آگاهند. بر اساس یافته‌های گزارش «شاخص عملکرد لجستیک ۲۰۱۸» این نهاد، طی چند سال اخیر ۱۰ کشوری که بهترین عملکرد را در این شاخص داشته‌اند بدون تغییر مانده‌اند. از ۳۰ کشور برتر این رتبه‌بندی، ۲۴ کشور عضو «سازمان همکاری اقتصادی و توسعه» هستند. ۱۰ کشور انتهایی این فهرست نیز عمدتاً از گروه کشورهای درآمد پایین یا کمتر از درآمد متوسط هستند. به‌علاوه این کشورها اصولاً از اقتصادهایی هستند که تحت تاثیر درگیری‌های نظامی، بلایای طبیعی و ناآرامی‌های سیاسی قرار گرفته‌اند. در حال حاضر کمبود نیروی کار در مهارت‌های لجستیک در هر دو گروه کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه وجود دارد. کشورهای توسعه یافته عمدتاً نیاز به نیروی کار کارگر نظیر رانندگان کامیون، دارند. در مقابل اما در کشورهای در حال توسعه نیاز به نیروی کار مدیریتی بیشتر احساس می‌شود. در گزارش لجستیک «بانک جهانی»، همچنین مهم‌ترین ریسک‌های این حوزه شناسایی شده‌اند. در این باره اکثر کشورها، «حملات سایبری» را بزرگ‌ترین تهدید حوزه لجستیک می‌دانند.

می‌دهد، ایران توانسته عملکرد خود را در تمام این ۶ معیار -چه در رتبه و چه نمره- بهبود بخشد. بر این اساس، در گزارش ۲۰۱۸ «شاخص عملکرد لجستیک»، ایران در شاخص «کارایی فرایندهای گمرکی» با کسب نمره ۲/۶۳ نوانست جایگاه خود را از ۱۱۰ گزارش پیشین به جایگاه ۷۱ ارتقا دهد؛ در شاخص «کیفیت زیرساخت‌ها» ایران با کسب نمره ۲/۷۷ از رتبه ۷۲ گزارش پیشین به جایگاه ۶۳ رسید؛ در شاخص «سهولت سازماندهی تجارت» ایران با کسب نمره ۱/۷۶ از رتبه ۸۸ گزارش پیشین به جایگاه ۷۹ ارتقا یافت؛ در شاخص «کفایت و کیفیت لجستیک» ایران با کسب نمره ۲/۸۴ از رتبه ۸۲ گزارش پیشین به ۶۲ رسید؛ در شاخص «پیگیری و ردیابی» ایران با کسب نمره ۱/۷۷ از رتبه ۱۱۱ گزارش پیشین به ۸۵ صعود کرد؛ و در شاخص «زمان دریافت محموله» ایران با کسب نمره ۳/۳۶ از رتبه ۱۱۶ گزارش پیشین به رتبه ۶۰ جهش کرد. در واقع نسبت به گزارش قبلی (۲۰۱۶)، ایران بیشترین بهبود را در معیار «زمان دریافت محموله» داشته است که توانسته نمره خود را از ۲/۸۱ به ۳/۳۶ و رتبه خود را از ۱۱۶ به ۶۰ ارتقا دهد.

«لجستیک» عامل حیاتی توسعه این گزارش ششمین نسخه از گزارش‌های «بانک جهانی» در «شاخص عملکرد لجستیک» است که تحت عنوان «ارتباط برای رقابت» منتشر شده است. این گزارش که اولین بار در سال ۲۰۰۷ منتشر شد، از ابتدا با هدف توسعه یک شاخص مقایسه‌ای تهیه شد که مشخص می‌کند چطور یک زنجیره عرضه

«یکه تازی ایران در تمام زیرشاخص‌ها» «بانک جهانی» در محاسبه «شاخص عملکرد لجستیک» خود از ۶ معیار استفاده می‌کند. با توجه به اینکه لجستیک ابعاد مختلفی دارد، اندازه‌گیری و خلاصه‌سازی عملکرد لجستیک کشورها چالش برانگیز است. بررسی زمان و هزینه‌های مرتبط با فرایندهای لجستیک- نظیر فرایندها در پایانه‌های گمرکی (بنادر، فرودگاه‌ها و...)، ترخیص گمرکی، حمل و نقل و... -یک قدم اولیه در این زمینه است. برای محاسبه «شاخص عملکرد لجستیک»، این نهاد در یک نظرسنجی، نظر مشارکت‌کنندگان را در مورد ۶ جزء اصلی عملکرد لجستیک می‌پرسد و از آنها می‌خواهد این معیارها را برای کشورها امتیازبندی کنند (از یک تا ۵). افراد مشارکت‌کننده در این نظرسنجی نیز از ۸ کشوری که بیشترین حجم تجارت را دارند به‌صورت تصادفی انتخاب می‌شوند (به یک روش علمی این انتخاب صورت می‌گیرد). بر این اساس، ۶ معیاری که برای محاسبه شاخص کل از مشارکت‌کنندگان پرسیده می‌شود عبارتند از: «کارآمدی فرایندهای ترخیص، گمرک و مدیریت مرزها»، «کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل و تجارت»، «سهولت سازماندهی محموله‌هایی که به‌صورت رقابتی قیمت‌گذاری شده‌اند»، «کفایت و کیفیت خدمات لجستیک»، «توانایی ردیابی و پیگیری محموله» و «زمانی که به‌طور معمول طول می‌کشد محموله بر اساس زمان‌بندی به دست خریدار برسد».

«بانک جهانی» جدیدترین گزارش «شاخص عملکرد لجستیک» خود را منتشر کرد. این گزارش که هر دو سال یکبار و تحت عنوان «ارتباط برای رقابت» منتشر می‌شود، اولین بار در سال ۲۰۰۷ منتشر شد. در گزارش امسال (۲۰۱۸) که عملکرد لجستیک بیش از ۱۶۰ کشور در مقیاس یک (بدترین) تا ۵ (بهترین) مورد بررسی قرار گرفته، آلمان با کسب نمره ۴/۲ در «شاخص عملکرد لجستیک» توانست به‌عنوان بهترین کشور در رده نخست این رتبه‌بندی قرار گیرد. در گزارش پیشین (۲۰۱۶) نیز آلمان با نمره ۳/۲۳ در رده نخست قرار داشت. پس از آلمان، کشورهای سوئد با نمره کل ۴/۰۵، بلژیک با نمره ۴/۰۴، اتریش با نمره ۴/۰۳، ژاپن ۴/۰۳، هلند ۴/۰۲، سنگاپور ۴، دانمارک با نمره ۳/۹۹، بریتانیا (انگلیس) با نمره ۱/۹۹ و فنلاند با نمره ۳/۹۷ به ترتیب در رده‌های دوم تا دهم قرار دارند. به گزارش گروه اقتصاد بین‌الملل روزنامه «دنیای اقتصاد»، یکی از نکات حائز اهمیت این گزارش، بهبود چشمگیر عملکرد ایران و جایگاه مناسب آن در رتبه‌بندی امسال است. در «شاخص عملکرد لجستیک ۲۰۱۸» ایران توانست با کسب نمره ۲/۸۵ در میان ۱۶۳ کشور در رده ۶۴ قرار گیرد. این در حالی است که در گزارش قبلی (سال ۲۰۱۶)، ایران با کسب نمره ۱/۶ در جایگاه ۹۶ قرار داشت. در گزارش سال ۲۰۱۲ نیز ایران با نمره ۲/۴۹ در رده ۱۱۵ جهان جای داشت. بر اساس آمارهای جدید گزارش «بانک جهانی»، این بهبود عملکرد ایران در تمامی معیارهای «شاخص عملکرد لجستیک» رخ داده است.

دیدگاه صاحب‌نظران حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای و ترانزیت به نوسانات بازار ارز

فشار سنگین قیمت دلار بر کمر فرتوت ترانزیت ایران!

محمد عددیان نیشابوری

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی اسکان پروت پارس



به باور بنده نوسانات و افزایش قیمت ارز باعث تاثیر مستقیم و منفی بر حمل‌ونقل کشور می‌شود چون نرخ کرایه و هزینه مستقیماً تحت تاثیر

ارز هستند. با بالا رفتن ارز کرایه نیز بالا رفته و هزینه‌های بخش واردات و صادرات و در نهایت قیمت تمام شده کالا هم بالا می‌رود. این تاثیر مستقیم انکار ناپذیر است. در خصوص واکنش دولت هم باید تاکید کنم که خوب بود دولت زودتر به سراغ فعالان اقتصادی می‌آمد و بایستی تاکید کنم که هر مقدار دولت و وابستگانشان و نهادهای وابسته به دولت، پایشان را از فعالیت‌های اقتصادی بیرون بکشند به همان نسبت اوضاع رو به بهبود خواهد رفت.

میر فتحعلی سید زنوی

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی دومان ترابری



تاثیر افزایش قیمت ارز بر حمل‌ونقل: با توجه اینکه هزینه‌های بین راهی در خارج از کشور به ارز پرداخت می‌گردد، نوسانات نرخ ارز

تاثیر بسزایی در تعیین میزان کرایه حمل و تثبیت نرخ حمل و رونق صنعت حمل‌ونقل بین‌الملل دارد. در باب بهترین واکنش دولت باید گفت تثبیت نرخ ارز، تسهیل در تامین ارز بین راهی رانندگان، شفاف نمودن قوانین مالیاتی و حذف مالیات بر ارزش افزوده برای صنف حمل‌ونقل بین‌الملل به جهت عقد قرارداد حمل کالای وارداتی در کشور مبدأ (خارج از ایران) و استقرار مصرف کنندگان کالاهای صادراتی در خارج از کشور، حذف موانع و مشکلات صادرات و واردات کالا و نظارت مستمر بر اجرای آن است.

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران

در پی تحولات چندماهه اخیر بازار ارز تقریباً هیچ بخش اقتصادی در کشور وجود ندارد که تحت تاثیر این تحولات با مشکلاتی مواجه نشود و حمل‌ونقل جاده‌ای نیز مستثنی از این قاعده نیستند. در این راستا دو پرسش اصلی: نوسانات نرخ ارز چه تأییراتی بر حمل‌ونقل جاده‌ای داشته است؟ و به نظر شما بهترین عملکرد و رویکردی که دولت در شرایط فعلی اقتصادی می‌تواند اتخاذ کند چیست؟ از فعالان حوزه حمل‌ونقل بعمل آمده که هر کدام ضمن بیان تأییرات این نوسانات به ارائه راهکارها و پیشنهادهای در زمینه کاهش تأییرات منفی این نوسانات و بازگشت ثبات اقتصادی پرداختند. متن این گزارش در ادامه می‌آید:



سعید هادنی



نوسانات نرخ ارز تاثیر مستقیم بر حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌المللی در مرحله اول و در مرحله بعدی بر حمل‌ونقل داخلی داشته است، و بصورت تدریجی از زمان شروع نوسان تا به امروز به جرات تردد را به کمتر از نصف رسانده است. به نظر من در چنین شرایط اقتصادی فعلی بهترین رویکرد دولت باید خیلی با احتیاط و با بررسی دقیق شرایط اقتصادی، اجتماعی و روانی داخل و همینطور شرایط سیاسی بین‌الملل باشد و در نتیجه عملکرد متناسب با شرایط زمانی موارد فوق اعمال نماید، چرا که شرایط زمانی حساس اجازه تکرار روش‌های غلط را غیر ممکن می‌داند. در نهایت به عقیده من مهمترین مورد در مرحله اول آرام نمودن نرخ ارز قابل استفاده عموم و یک ثبات نسبی می‌تواند تاثیر بسزایی بر حرکت بازار و در نتیجه صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای داشته باشد.

مجید خیاطی مطلق

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی ناویان



تاثیر نوسانات ارز بر تمامی صنف‌ها و در نهایت مردم کشورمان امری آشکار و ملموس بوده و حمل‌ونقل بین‌المللی نیز از این رهگذر تاثیر پذیرفته و اثرات مخربی به پیکره

حمل‌ونقل وارد ساخته است. اثر مستقیم نوسانات و بهتر بگویم افزایش نرخ ارز رابطه مستقیم با نرخ خودرو و تهیه قطعات یدکی و لاستیک و خدمات مربوطه بر حمل‌ونقل بین‌المللی که شریان اصلی اقتصاد کشور میباشد داشته و علاوه بر لطمات جانی اثر مستقیمی در اقتصاد کشور اعم از حمل‌محمولات وارداتی و صادراتی و ترانزیتی دارد. علاوه بر شاغلین در صنف حمل‌ونقل بین‌المللی صاحبان کالا نیز با نوسانات ارز معمولاً فعالیت‌های خود را تا تثبیت نرخ متوقف می‌نمایند که این امر نیز خود باعث رکود در صنف می‌گردد. کشورهای که چتر حمایتی خود بر صنف حمل‌ونقل می‌گسترانند تجربه موفقی در کرائی صنف و بهبود اوضاع اقتصادی و حتی خنثی نمودن اثرات نوسانات داشته اند که جا دارد سرلوحه خود قرار دهیم.

دولت محترم با ایجاد وزارتخانه ای مختص حمل‌ونقل و دعوت از کارشناسان و خبرگان و اقتصاد دانان صنف می‌تواند از این صنف اثر پذیر و اثر گذار حمایت نموده و علاوه بر تجهیز و نوسازی ناوگان در ارزآوری توسط این صنف اقتصاد کشور راسو سامان بخشد.

تصمیمات دولت مبنی بر نحوه و مقدار اخذ مالیات بالاصح مالیات بر ارزش افزوده اثر مستقیم بر صنف دارد در حالیکه مالیات شرکت‌ها گاهی بدون توجه به میزان درآمد آنها اخذ می‌گردد. بررسی وضعیت گذشته و حال کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه بخوبی گویای این موضوع هست که کشورهایی که به عناوین مختلف صنف حمل و نقل خود را تقویت نموده و حتی سوسپید پرداخت نموده‌اند در شکوفائی صنف و بقیه مشاغل پیشرفت بسزایی داشته و در ارزآوری صنف موفقیت شایان توجهی داشته‌اند.

برگزاری مجمع عمومی عادی سالیانه انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران

سال ۱۳۹۶ را در اختیار حضاران جلسه قرار داد که با کسب حداکثر آرا به تصویب رسید. همچنین با اتفاق نظر حضاران در جلسه، آقای رامین طالب زاده با کسب ۱۵ رای به سمت بازرسی اصلی و آقای رحیم قلی زاده با کسب ۶ رای به سمت بازرسی علی‌البدل انجمن معرفی شدند.

ضمن ادامه ی مجمع، حق عضویت سالانه با افزایش ۲۰ درصد نسبت به سال قبل برابر با ۱۴ میلیون ریال تعیین گردید و مبلغ ۱۰ میلیون ریال حق ورودیه اعضای جدید مورد تصویب مجمع قرار گرفت که این مبلغ نسبت به سال گذشته تغییری نکرد.

همچنین روزنامه «جهان اقتصاد» نیز جهت درج آگهی‌های انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران، انتخاب شد. در انتها ضمن آرزوی موفقیت و سربلندی، جلسه با ذکر صلوات بر حضرت ختمی مرتبت در ساعت ۱۷ به پایان رسید.



خزانه دار و عضو هیأت مدیره انجمن، صورت‌های مالی و تراز سال منتهی به پایان اسفند ماه سال ۱۳۹۶ را به سماع و نظر حضاران جلسه رساندند که با رای موافق اکثریت آرا تصویب شد. در ادامه، گزارش بازرسی قانونی انجمن، آقای رامین طالب زاده، عملکرد سال مالی منتهی به پایان اسفند ماه

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران

اولین مجمع عمومی عادی سالیانه انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران ساعت ۱۵:۰۰ روز چهارشنبه ۲۷ تیر ماه ۱۳۹۷ در محل سالن جلسات انجمن و با مشارکت تعداد ۲۱ نفر از اعضای هیأت مدیره و با حضور آقای علی سلیمانی، نماینده اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران، برگزار شد.

در ابتدا آقای علی محمودی سرای، رییس هیأت مدیره انجمن، ضمن خوشامد گویی به مدعوین جلسه، با ابراز خوشنودی از دستاوردهای موفقیت آمیز انجمن در طی یک سال اخیر، افق‌های روشنی را در ادامه کار انجمن پیش بینی نموده و بر ضرورت همکاری و مشارکت فی مابین اعضای مالکان کامیون با انجمن تاکید کردند. ضمن ادامه ی جلسه، گزارش عملکرد هیأت مدیره توسط آقای علی محمودی سرای قرائت شد و سپس خانم فریده فیروزفر به عنوان

توسعه راه‌های ترانزیتی
مناطق مرزی

وزیر راه و شهرسازی در سفر مردادماه خود به اردبیل بر ضرورت بهبود وضعیت زیرساخت‌های ارتباط جاده‌ای تاکید کرد. وی در سفر به شمال استان اردبیل با تاکید بر ضرورت تامین زیرساخت‌های جاده‌های ترانزیتی برای توسعه پایانه و گمرک بيله‌سوار عنوان کرد: مشکلات این حوزه در مبادلات اقتصادی با کشورهای همسایه تاثیر منفی دارد و باید بهسازی و احداث زیرساخت‌های جاده‌ای در این مسیر در اولویت باشد. آخوندی با بیان این که از نظر ترانزیتی شهرستان بيله‌سوار با مشکلات زیادی مواجه است. این مشکلات باعث می‌شود با وجود ظرفیت‌های قابل توجه سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری در این منطقه رغبت چندانی برای این کار در بین آنها دیده نشود در نتیجه باید این مشکل را رفع کنیم. عباس آخوندی با اشاره به تردد بیش از ۱/۵ میلیون نفر از پایانه بيله‌سوار اظهار می‌کند: این میزان از تردد، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه است و ضرورت توجه به توسعه گمرک بيله‌سوار را در کنار تامین زیرساخت‌ها نشان می‌دهد.

آشکارسازی ۱۵۸۵ نقطه پر تصادف
در جاده‌های کشور

به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، با هدف بررسی وضعیت پروژه شناسایی، اولویت بندی و ایمن‌سازی نقاط پر تصادف و بررسی موضوع وقوع تصادفات در محدوده ۳۰ کیلومتری اطراف شهرها و اتخاذ تدابیر ایمنی پیرامون این امر، کمیته مهندسی ایمنی راه کمیسیون ایمنی راه‌ها با حضور اعضای تشکیل جلسه داد. رضا اکبری مدیر کل دفتر نگهداری راه‌های سازمان با اشاره به اهمیت و ضرورت برگزاری جلسات مستمر با مسئولان پلیس راه در خصوص طرح‌ها و پروژه‌های مرتبط با موضوع ایمن راه، ارتقای ایمنی سفرهای جاده‌ای و پروژه‌های در دست اجرا در این خصوص افزود: با تلاش مسئولان و دست‌اندرکاران ذی‌ربط ۱۵۸۵ نقطه آشکارسازی گردیده و به مرحله نهایی تهیه طرح ایمن‌سازی رسیده است. طرح شناسایی و رفع ۱۵۸۵ نقطه پر تصادف در راه‌های کشور مقرر بود که در دو مرحله انجام شود و خوشبختانه در مرحله اول ۱۵۸۵ نقطه آشکارسازی شده است و در مرحله بعدی، ایمن‌سازی ۳۵۰ نقطه در دستور کار اجرا قرار دارد.

مشکل قیمت لاستیک
کامیون داران

گنجی رییس انجمن صنفی تولید کنندگان تایر ایران در خصوص عرضه تایرهای سنگین و باری به کامیون داران گفت: تایرهای سنگین و باری تولید داخل در اختیار تعدادی نماینده و فروشنده رسمی در سراسر کشور قرار گرفته است و رانندگان و مالکان می‌توانند با در دست داشتن حواله وزارت راه و شهرسازی از این مراکز لاستیک مورد نیاز خود را با قیمت مصوب سازمان حمایت از حقوق مصرف کننده تهیه نمایند. گنجی همچنین در خصوص مشکلات رانندگان کامیون گفت: هیچوقت مشکل کمبود تایر در کشور وجود نداشته است و کامیون داران بیشتر با قیمت تایر مشکل دارند تا کمبود تایر و اینکه قیمت تایر افزایش یافته است به علت افزایش قیمت دلار است. با توجه به افزایش نرخ ارز و به تبع آن افزایش قیمت مواد اولیه که در سال جاری شاهد بودیم قیمت انواع تایرهای تولید داخل ۹ درصد افزایش یافته است اما افزایش قیمت تایرهای وارداتی به علت اینکه تعیین قیمت ندارند خیلی بیشتر است و فروشنده‌ها به هر قیمتی که بخواهند تایرهای وارداتی را به فروش می‌رسانند.



عوارض جاده‌ای؛ از ایران تا اروپا



است. در نهایت مسافران می‌توانند تنوع انتخاب داشته باشند و از میان سه مسیر پیش رو بر حسب میزان عجله و هزینه‌ای که برای مسافرت در نظر گرفته‌اند یک مورد را انتخاب کنند. نکاتی در مورد دریافت عوارض جاده‌ای در چهار کشور مختلف:

عوارض جاده‌ای در ایتالیا

در کشور ایتالیا تعداد عوارض‌های جاده‌ای زیاد است اما نکته‌ای وجود دارد که با ورود به یک سایت مشخص، مسافران می‌توانند با تعیین مبدأ و مقصد خود و نوع خودرو، میزان هزینه عوارضی را پیدا کنند. عوارض‌های ایتالیا مبلغ مورد نظر را به صورت‌های مختلف نقدی، کارت اعتباری و یا به صورت الکترونیکی دریافت می‌کند. نرخ عوارض با در ایتالیا با توجه به مسیر و نوع وسیله نقلیه ۲۶ الی ۵۹ یورو خواهد بود.

عوارض جاده‌ای در آلمان

کش و قوس‌های مختلفی میان دریافت عوارض توسط دولت آلمان و اتریش وجود داشته که همچنان نیز این قضیه ادامه دارد. کشور آلمان در ورودی تونل‌ها و برخی از آزادراه‌ها عوارض دریافت می‌کند و مبلغ آن بین ۱۰ الی ۲۶ یورو است. جالب است بدانید که در آلمان شبکه اتوبان‌های که به اختصار BAB خوانده می‌شود فاقد محدودیت سرعت است اما نهایت سرعت بر روی ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت توصیه می‌شود.

عوارض جاده‌ای در پرتغال

در کشور پرتغال نیز عوارض جاده‌ای دریافت می‌شود اما در بیشتر موارد عوارض به صورت نقدی پرداخت می‌شود. علاوه بر پرداخت نقدی روش‌های دیگری نیز به صورت پرداخت از طریق کارت‌های مختلف وجود دارد همچنین می‌توان یک بلیط سه روزه برای پرداخت عوارض خریداری کرد. لازم به ذکر است که مبلغ عوارض جاده‌ای در پرتغال متفاوت است اما حدود ۲۰ الی ۲۶ یورو برای موارد مختلف اعلام شده است.

عوارض جاده‌ای در ترکیه

در ترکیه عوارض در آزادراه‌هایی دریافت می‌شود که به آنها اتوبول و یا اتوبان همانند زبان فارسی می‌گویند و نحوه دریافت آن به سه صورت است. در هر لاین عوارضی سه روش برای پرداخت مبلغ وجود دارد که نام آنها HGS، KGS و OGS است. در روش KGS مبلغ مورد نظر از طریق کارت‌های مخصوص پرداخت می‌شود و در روش HGS پرداخت از طریق برچسبی که بر روی شیشه خودرو قرار می‌گیرد و در روش OGS از طریق مبلغی مشخص به صورت ماهیانه انجام می‌شود. به طور کلی در ترکیه نمی‌توان تخلفی در مورد پرداخت عوارض انجام داد چرا که تمامی خودروها توسط دوربین‌های مشخصی بررسی می‌شود. نرخ عوارض در ترکیه از ۷ الی ۱۲۴ لیر متغیر است و بستگی به نوع وسیله نقلیه و فاصله بین دو محور دارد.

توسط عوارض‌ها کمتر از میزان مورد نظر است در نتیجه وزارت راه و شهرسازی یا دولت مجبور به تامین مابه‌التفاوت از طریق سایر منابع است. بنابراین درآمد حاصل از عوارض‌های موجود در کشور علاوه بر تامین قسمت مالی سرمایه‌گذار بلکه در بخش تعمیر و نگهداری جاده، حقوق کارکنان راه‌سازی و عوارض گیرنده صرف می‌شود.

چگونگی تعیین نرخ عوارض

شرایط جاده، مسیر و نوع امکانات از جمله مهم‌ترین عواملی است که در تعیین نرخ عوارض جاده‌ای تاثیرگذار است و به طور کلی نرخ عوارض بر حسب خدمات ارائه شده تعریف می‌شود. علاوه بر کشورهای اروپایی در کشورهای آسیایی نیز نرخ عوارض بر حسب خدماتی از وسایل نقلیه دریافت می‌شود همچنین میزان تعرفه عوارض به موارد مختلفی نظیر نوع وسیله نقلیه، میزان قدرت و وزن آن متفاوت است.

تنوع انتخاب بین جاده‌های مختلف

در کشورهای مختلف امکان انتخاب بین جاده‌های بدون عوارض، با عوارض کمتر و در نهایت با عوارض بیشتر وجود دارد که هر کدام از آنها مزایا و معایب خود را دارد. قاعدتا در تمامی جاده‌های خارج شهری باید ایمنی مسافران به طور کامل رعایت شود که این شامل حال آزادراه‌های بدون عوارض نیز می‌شود اما آزادراه‌هایی که عوارض دریافت می‌کند، علاوه بر این مورد باید از خدمات و امکانات رفاهی مناسبی نیز برخوردار باشد. برای این که تفاوتی میان آزادراه‌های با عوارض کمتر و بیشتر بین مبدأ و مقصد خاصی مشخص باشد عموماً آزادراه‌های با عوارض کمتر، هزینه ساخت کمتری نیز داشته و در مقابل ترافیک بیشتری نیز خواهد داشت و این قضیه برای آزادراه‌های با عوارض بیشتر برعکس

با توجه به نقش اصلی حمل‌کالاهای از مسیر جاده و نیز گسترش مسافرت‌ها در فصل تابستان که در بین شهرهای سراسر کشور افزایش می‌یابد پدیده میزان عوارض آزادراه‌ها با حساسیت خاص بیسترس مورد توجه قرار می‌گیرد. در این یادداشت سعی شده به نحوه تعیین نرخ عوارض در ایران و سایر کشورها و همچنین قیمت و نحوه پرداخت آن بپردازیم. قیمت‌های بالای عوارض کشور همواره نارضایتی‌هایی در مورد هزینه بالا عوارض آزادراه‌ها بوجد می‌آورد. به طور کلی عوارض آزادراه‌های خصوصی، سالیانه توسط وزیر راه و شهرسازی بر اساس مندرجات موجود در قراردادهای امضا شده میان بخش خصوصی و ایمن‌وزارتخانه و همچنین بر اساس وضعیت اقتصادی منطقه مورد نظر و نرخ تورم تعیین می‌شود ضمن این که عوارض آزادراه‌های دولتی توسط شورای اقتصاد تعیین می‌شود. با توجه به این که هزینه ساخت آزادراه‌های جدید بالا است و همچنین محدودیت‌هایی در زمینه منابع دولتی وجود دارد می‌توان بهترین گزینه را مشارکت بخش خصوصی داخلی و خارجی دانست که در نهایت باعث منطقی کردن نرخ عوارض جاده‌ای نیز می‌شود.

قرارداد ساخت آزادراه‌ها

به طور کلی ساخت‌وساز آزادراه‌ها بر اساس قانون سرمایه‌گذاری BOT انجام می‌شود که این حروف مخفف Build، Operate و Transform است. قرارداد BOT در حقیقت قرارداد ساخت، بهره‌برداری و واگذاری است که در آن معمولاً بین دولت‌ها و سازمان‌های متولی اقتصادی از یک طرف و شرکت‌های بخش خصوصی از طرف دیگر منعقد می‌گردد و در آن باید سالانه ۸۵ درصد از رقم مورد نظر سرمایه‌گذار از عوارض جاده‌ای برای استهلاک اصل و سود سرمایه تامین شود. با توجه به این که معمولاً رقم دریافتی

آیا حمل کالا در مسافت‌های بیش از ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر از طریق جاده صرفه اقتصادی دارد؟



یوسف منتظری با نقد گفته‌های یک مقام مسئول در که بخش حمل‌ونقل جاده‌ای گفته بود: «تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد حمل بار در مسافت‌های بیش از ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر از طریق جاده صرفه اقتصادی ندارد و می‌توان با ایجاد مراکز لجستیکی و هاب‌های چندوجهی، بار را از مبادی اولیه به این‌ها منتقل کرد و بین‌هاب‌های ترکیبی در فواصل طولانی بار را از طریق سیستم ریلی و مجدداً از هاب مقصد تا نقطه نهایی توسط سیستم جاده‌ای حمل کرد.»

وی در جواب این مسئول اعلام داشت: چرا مسئولان در امور حمل‌ونقل از تجربیات کشورهای صاحب سبک در حمل‌ونقل استفاده نمی‌کنند؟ اگر حمل بار در مسافت کوتاه برای کامیون‌داران و به صورت حمل‌ونقل جاده‌ای مقرون به صرفه نبود، کشور ترکیه که در غیاب ایران دارای یک صنعت حمل‌ونقل قوی شده است هرگز بار ترانزیتی به قزاقستان ارسال

نمی‌کرد. این فعال بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و ترانزیت خاطر نشان کرد: نوع کاربری و نوع حمل بار و... در حمل‌ونقل ریلی بسیار متفاوت با شرایط و توان حمل کالای جاده‌ای است و تقریباً در همه جای دنیا حتی در فواصل طولانی بین ایالتی آمریکا، حمل بار توسط کامیون‌ها انجام می‌شود. وی اظهار کرد: آشنا نبودن

برخی مسئولان حمل‌ونقل با جزئیات این صنعت و عدم اطلاع کافی ایشان از شرایط رانندگان، نوع فعالیت و صرفه اقتصادی و... باعث شده در برخی موارد یا مطالبی غیرفنی بیان کنند و یا طرح‌های ناکارآمدی را به اجرا بگذارند که موجب ضرر بیشتر رانندگان و اضافه شدن مشکلاتی به مشکلات دیگرشان شود.

روی خط خبر

۹۰ درصد حمل و نقل ایران جاده‌ای است

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران |

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ۹۰ درصد حمل و نقل ایران متکی به جاده است گفت: باید از سمت حمل و نقل جاده‌ای به سمت ریلی حرکت کنیم. عباس آخوندی در مراسم کلنگ زنی راه آهن همدان - ملایر با بیان اینکه نمایندگان استان همدان باید تلاش کنند که در بودجه سال ۱۳۹۸ اعتبارات این طرح تامین شود گفت: توسعه شبکه ریلی کشور به نحوی که سهم ریل را از مسافر و بار به چندین برابر وضع موجود برسانیم مد نظر ماست.

وی با بیان اینکه ایستگاه راه آهن در غرب شهر همدان با هدف تامین ایمنی و رفاه مسافران، تکمیل می‌گردد افزود: در وضع موجود ۹۰ درصد حمل و نقل ریلی ایران متکی به جاده است و برای حمل هر تن کیلومتر بار ۳۵ سی سی گازوییل مصرف می‌کنیم که رقم بسیار بالایی است. وزیر راه و شهرسازی گفت: با توجه به مسیر کوتاه ۷۵ کیلومتری راه آهن همدان - ملایر، این طرح در سریع‌ترین زمان ممکن ساخته شده و به بهره برداری می‌رسد. آخوندی با تاکید بر اینکه همدان یکی از شهرهای تاریخی ایران است و باید معماری این ایستگاه یکی از شاهکارها باشد ادامه داد: به همین منظور مسابقه‌ای بین برترین معماران ایران برگزار و طرح نهایی این ایستگاه از طریق این مسابقه انتخاب شد. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه برخی مواقع گرفتاری‌های روزمره همه ما را گرفتار می‌کند و یادمان می‌رود با چه مسائلی مواجه هستیم، گفت: به طور متوسط تغییر حمل و نقل هر یک نفر تن کیلومتر از جاده به ریل ۲۰ سی سی صرفه‌جویی در سوخت را رقم می‌زند. وی خدمت به مردم را اصلی‌ترین و مهمترین وظیفه مسئولان برشمرد و عنوان کرد وجود حدود ۲۰۰ میلیارد تن - کیلومتر بار در سال به چندین میلیون لیتر مصرف سوخت منجر می‌شود که رقم عظیمی است و این ضرورت هدفگذاری تغییر حمل و نقل جاده‌ای به ریلی را نشان می‌دهد.

تعطیلی ۷۰ شرکت حمل و نقل در رابطه با مشکلات رانندگان

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران |

معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور با اشاره به ثبت افزون بر ۱۴ هزار شکایت در رابطه با مشکلات رانندگان، از تعطیلی دائم و موقت ۷۰ شرکت حمل و نقل در همین راستا خبر داد. «عبدالهادی حسن‌نیا» با اشاره به فعالیت ۶۰۰ هزار راننده در بخش حمل و نقل بار و مسافر کشور که ۳۴۰ هزار نفر از آنان رانندگان کامیون هستند، در مورد پیگیری درخواست‌های کامیون‌داران اظهار کرد: موضوع بیمه تکمیلی رانندگان و خانواده‌های آنها را در دستور کار داریم که امیدواریم با استقرار آن بتوانیم رضایت سلامتی این قشر زحمت‌کش جامعه را فراهم سازیم. وی همچنین از تلاش برای اجرای مکانیزه فرایند کنترل هزینه‌های حمل و نقل بار در سراسر کشور برای جلوگیری از اجحاف حق و حقوق فعالان در این حوزه خبر داد. وی با اشاره به راه‌اندازی سامانه ۳۱۴۱ و تلفن گویای ۱۴۱ برای گزارش تخلفات در این حوزه، گفت: تاکنون ۱۴ هزار و ۱۰۰ مورد شکایت در این رابطه از سوی رانندگان مطرح شده که منجر به تعطیلی دائم و موقت ۷۰ شرکت حمل و نقل شده است. حسن‌نیا از تمام رانندگان و کامیون‌داران کشور خواست تا هرگونه خلل و کاستی در رابطه با وضعیت جاده‌ها، نحوه دریافت بار و پرداخت حق الزحمه از سوی شرکت‌ها را از طریق سامانه و تلفن گویای این سازمان برای رسیدگی و رفع مشکلات در این حوزه گزارش کنند. وی رسیدگی به وضعیت لاستیک کامیون‌ها، پیگیری کرایه‌های تانکرهای سوخت‌رسانی و بیمه تامین اجتماعی رانندگان را از دیگر موضوعات مورد بررسی و رسیدگی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اعلام کرد.



اعتراضی به افزایش قیمت کامیون‌ها

محیط زیست است. در خصوص تهران بیش از ۷۰ درصد آلودگی هوا مربوط به وسایل نقلیه است و در این میان اتوبوس‌ها و کامیون‌ها بیشترین سهم را دارند.

در سال‌های پایانی دهه ۱۳۸۰ و آغاز ۱۳۹۰، افزایش قابل توجه واردات دولت، در بخش حمل و نقل جاده‌ای رونق ایجاد کرد و تعداد کامیون‌ها افزایش یافت. اما بعد با آغاز تحریم‌ها و کاهش قیمت نفت، واردات کاهش یافت و کار در صنعت حمل و نقل جاده‌ای از رونق افتاد. حالا دولت می‌خواهد هم از کامیون‌های فرسوده خلاص شود و هم فکری به حال کامیون‌داران بیکار کند.

افزایش سرسام آور قیمت کامیون‌ها با توجه به نوسانات قیمت دلار

طی یکی دو ماه اخیر دو سه برابر شدن قیمت دلار و یورو در بازار، نقش بسزایی در افزایش قیمت کامیون‌ها و کسندگی از میانگین ۴۰۰ الی یک میلیارد تومان به حداقل قیمت‌ها نزدیک یک میلیارد به بالا داشته است. گفتنی است حتی در چند ماه اخیر کسندگی‌های مطرح سوئدی و فنلاندی نوساز در بازار داخلی ایران به قیمت بعضاً تا یک میلیارد تومان به فروش می‌رسیدند. این در حالی است که در جمهوری آذربایجان، ترکمنستان و ترکیه به عنوان سه رقیب اصلی ایران در صنعت ترانزیت، همین خودروهای سنگین بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شوند.

در صورتی که دولت بتواند با استفاده از فاینانس خارجی که احتمالاً شرکت‌های لیزینگ وابسته به شرکت‌های تولیدکننده کامیون سوئدی باشند، طرح نوسازی ناوگان جاده‌ای را در مدت زمانی کوتاه و با استفاده از سود متناسب، تامین مالی و اجرایی کند، تا حدود زیادی از مشکلات رانندگانی که در خطوط ترانزیت بین‌المللی فعال اند، کاسته خواهد شد. ضمن اینکه قطعاً کم شدن هزینه تمام شده حمل بین‌المللی کالا می‌تواند در کاهش هزینه‌های حمل داخلی نیز به دلیل ایجاد رقابت مؤثر باشد.

با افزایش سرسام آور قیمت‌ها و کاهش فعالیت کامیون‌سازهای بزرگ خارجی در ایران واقعیت از کاهش شدید نرخ تغییر و نوسازی ناوگان در آینده حکایت دارد. در کل بخش اساسی مقابله با این روند به حمایت‌ها و راده دولت مردان در کاهش سود وام‌ها و تقسیط بلند مدت آن مربوط خواهد بود.

ادامه اعتراضات خریداران کامیون

نه تنها اعتراض‌ها به ماموت‌خودرو ختم نمی‌شود بلکه در هفته‌ها و ماه‌های گذشته تجمع‌های اعتراضی در مقابل کارخانه سایپادیزل و ایران‌خودرو دیزل برای تأخیر در تحویل خودروهایشان برگزار شده است. مدیران این شرکت‌ها معتقدند که دریافت هزینه‌های بیشتر تنها در راستای افزایش قیمت‌های صورت گرفته به دنبال افزایش قیمت ارز روی داده است و قیمت‌گذاری جدید ارز موجب شده تا قیمت تمام شده خودروهای فروخته شده بیش از چیزی باشد که در زمان عقد قرارداد عنوان شده است. در ادامه یکی از مدیران شرکت‌های خودروسازی حتی تأکید می‌کند که دریافت چنین مبالغی از سوی همه خودروسازان روی داده است و تنها محدود به شرکت‌های سنگین‌ساز نیست و به روالی مرسوم تبدیل شده است و نمی‌توان ماشین‌های سنگین را از این قاعده مستثنا کرد.

طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای دولت

پیشتر دولت برای جایگزین کردن کامیون‌های فرسوده طرحی را آغاز کرد که در آن به صاحبان دو کامیون، یک کامیون می‌داد تا با هم شریک بشوند. دولت در ازای این شراکت دونه‌فرو و خروج دو کامیون فرسوده، حدود نصف قیمت کامیون‌های جدید را با وام ۱۸ درصدی پرداخت می‌کند و دو راننده باقی پول کامیون نو را می‌پردازند.

در کل این طرح شامل نوسازی ۲۰۰ هزار دستگاه کامیون، اتوبوس و مینی‌بوس می‌شود و هدف اصلی دولت هم کاهش آلودگی هوا و مشکلات

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران |

سازندگان انواع مختلف کامیون در دو سه ماهه اخیر به بهانه افزایش قیمت دلار، خواهان دریافت مبالغ بیشتری از خریداران به‌عنوان مابه‌التفاوت قیمت هنگام ثبت‌نام و خرید شده‌اند. با وجود الزام دولت برای نوسازی حدود ۲۴۰ هزار کامیون فرسوده در کشور این تغییرات قیمتی به حدی افزایش یافته است که دیگر نمی‌توان با توجه به وام‌ها و سیاست‌های حمایتی کنونی انتظار تحقق این هدف را داشت.

این تغییر قیمت که عدد قابل توجهی برای خریداران است و صدای اعتراض خریداران هر دو دسته خصوصی و دولتی را بلند کرده است. همچنین موجب شده تا در ماه‌ها و هفته‌های اخیر بارها تجمعات مختلفی در مقابل نمایندگی‌های شرکت ماموت‌خودرو و برخی دیگر از شرکت‌های خودروسازی داخلی شکل بگیرد. و خریداران خواهان دریافت خودروهای خود بدون پرداخت قیمتی بیش از قیمت توافق شده قبلی باشند.

در حالی که در اواخر فروردین امسال ولی الله سیف در نشست با مقامات سوئدی در خصوص نوسازی ناوگان باری جاده‌ای کامیون با همکاری و مشارکت شرکت‌های سوئدی تولیدکننده کامیون و نیز تامین مالی این طرح از سوی شرکت‌های تامین سرمایه و بانک‌های این کشور برای اجرای طرح نوسازی ناوگان باری جاده‌ای ایران مذاکره کرد. در آن نشست سیف اعلام کرد: بخش حمل جاده‌ای کالا در ایران دارای ظرفیت سرمایه‌گذاری تا ۵ میلیارد یورو بیش از ۵۰ هزار میلیارد تومان است. این دیدار در راستای اجرای پروژه بزرگ نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای است که زیر نظر معاونت اقتصادی رئیس‌جمهور اجرا می‌شود. اما متأسفانه با اجرایی شدن و تشدید مجدد تحریم‌های آمریکا در مرداد و ماه‌های آتی، مانع اساسی برای طرف سوئدی است که به نوعی از اجرای تعهدات و یا انجام سرمایه‌گذاری پرهیز کرده است.

با توجه به میزان بالای گردش مالی صنعت حمل و نقل جاده‌ای کالا اما به دلیل پایین بودن بهره‌وری در آن، سوددهی نمی‌باشد و بسیاری از کامیون‌داران به دلایلی چون کمبود بار، کاهش میزان عرضه و بالا بودن تقاضا، تردد حدود نیمی از عمر ناوگان به صورت یک سر خالی، گران بودن تسهیلات بانکی و بالا بودن مبالغ اقساط و بسیاری مسائل دیگر عملاً علاقه‌ای به نوسازی ناوگان خود ندارند. هم‌اکنون در ناوگان کامیون‌های ایران، بیش از ۳۲ هزار دستگاه کامیون بالاتر از ۴۰ سال عمر دارند.





گزارشی از ۶۹۹ پروژه حمل و نقل در سراسر کشور!

جزئیات پروژه‌های آماده افتتاح جاده‌های در استان‌ها به مناسبت هفته دولت

ریال توسط ادارات کل استان‌ها به شرح ذیل بهره‌برداری خواهد شد.
- احداث بزرگراه و باند دوم: ۳۲ پروژه به طول ۲۹۱ کیلومتر با اعتباری بالغ بر ۳۹۳۶ میلیارد ریال
- احداث و بهسازی راه اصلی: ۲۵ پروژه به طول ۱۷۶ کیلومتر با اعتباری بالغ بر ۱۳۲۴ میلیارد ریال
- رفع نقاط حادثه‌خیز: ۱۳ پروژه با اعتباری بالغ بر ۲۰۳ میلیارد ریال
- احداث تقاطع غیر همسطح: ۸ پروژه با اعتباری بالغ بر ۱۷۷ میلیارد ریال

احداث بندر و فرودگاه، احداث مسکن مهر و سایر موارد در هفته دولت توسط وزارت راه و شهرسازی افتتاح می‌شود. این گزارش به طبقه‌بندی اطلاعات اخذ شده از سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه می‌پردازد.
بر اساس آمار اخذ شده، جمع کل پروژه‌های قابل افتتاح در حوزه حمل و نقل در هفته دولت سال جاری ۶۹۹ پروژه با اعتباری بالغ بر ۲۸۷۰ میلیارد تومان و ۶۲ میلیون یورو خواهد بود. با این حال در حوزه ادارات کل استان‌ها تا پایان هفته دولت سال جاری، ۷۸ پروژه به طول ۴۶۷ کیلومتر با اعتباری بالغ بر ۵۶۴۰ میلیارد

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران |
وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد در هفته دولت امسال در ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها ۷۸ پروژه با اعتباری بالغ بر ۵ هزار و یکصد میلیارد ریال به بهره‌برداری خواهد رسید. این میزان از گستره طرح‌ها در چهار سوی کشور و سرمایه‌گذاری در نوع خود رقمی قابل‌تأمل است. وزارت راه و شهرسازی هر ساله پروژه‌های متعددی در زمینه حمل و نقل و مسکن و شهرسازی، اعم از احداث و بهسازی انواع راه (جاده‌ای و ریلی)،

امیدها برای رفع مشکلات ترانزیتی ایران با جمهوری آذربایجان

مسئله مشکلات ترانزیتی ایران با همسایگان شمالی همواره یکی از دغدغه‌های اصلی مسئولین کشور بوده است. در این راستا پس از تلاش چندساله سازمان راهداری ایران برای برطرف کردن مشکلات به وجود آمده در مسیر ترانزیت ایران با کشورهای ترکیه و ترکمنستان تا حدی جواب داده است اما کشور آذربایجان به عنوان یکی دیگر از همسایگان شمالی همواره طوری عمل کرده است که با اولویت‌های ترانزیتی کشور فاصله‌های زیادی داشته و همچنان مشکلاتی در مسائل یکسان سازی بار و سوخت کامیونها تا زمان ترمیمی بار و دیگر مسائل وجود دارد.

در همین زمینه چند هفته پیش وزیر حمل‌ونقل، ارتباطات و فناوری‌های پیشرفته جمهوری آذربایجان در تهران با عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران دیدار کرد و در این دیدار در خصوص رفع مشکلات و موانع حمل‌ونقلی میان دو کشور با همکاری مشترک، تامین مالی راه‌آهن رشت-آستارا، مشکلات تردد کامیون‌ها و ترانزیت جاده‌ای میان دو کشور بحث و گفتگو شد. در این دیدار وزیر راه و شهرسازی ایران پیشنهاد همکاری آذری مبنی بر اینکه «مسائل و مشکلات طرفین از طریق دستگاه‌های مربوطه به طور موازی و موارد بالادستی نیز از سوی مقامات عالی دو کشور مورد بررسی و پیگیری قرار گیرند» را پذیرفت و بیان کرد: گزارشی از آخرین وضعیت روابط حمل‌ونقلی بین دو کشور تهیه و به سمع و نظر رئیس‌جمهوری اسلامی ایران خواهد رسید.

هر چند سال گذشته چندین جلسه میان هیات ایرانی از طرف سازمان راهداری و هیات آذربایجان در حوزه ترانزیت انجام شد و طرف به امضای تفاهمنامه همکاری‌های حمل و نقل و طرفه در حوزه جاده رسیدند و بنا شد برنامه‌ریزی‌هایی برای افزایش سطح تعاملات اقتصادی میان دو کشور در دستور کار قرار گیرد. با این اوصاف این تفاهمنامه در حالی نهایی شد که آمار ترانزیتی سال پیش نشان از آن دارد که میزان جابجایی بار و مسافر بین ایران و آذربایجان در حوزه جاده پیشرفت قابل قبول داشته است. با وجود مثبت بودن افق همکاری‌ها میان دو کشور و البته ثبت آمارهایی که توانسته این همکاری‌ها را گسترش دهد ایران هنوز مشکلاتی در ادامه همکاری با دولت باکو دارد که البته با وجود برگزاری مذاکرات اخیر و برنامه‌ریزی در این زمینه هنوز امکان اجرای آن از طرف دولت آذربایجان فراهم نشده است.

یکی از این مسائل یکسان سازی وزن مجاز ناوگان باری در تردد میان دو کشور است که با وجود اعلام ایران هنوز این شرایط از سوی آذربایجان فراهم نشده و از این رو مقامات سازمان راهداری بیشتر نیز اعلام کردند در صورت عدم اقدام مناسب از سوی طرف آذری در سال ۲۰۱۸ ایران نیز در این رابطه رفتاری متفاوت خواهد داشت.

یکی دیگر از مسائل عدم رفع مشکل توقف‌های طولانی مدت کامیون‌های ایرانی در گمرک باکو برای تخلیه بار است که موجب نارضایتی رانندگان ایرانی و تحمیل هزینه‌های مالی و زمانی شده است. ایران بار دیگر از دولت باکو خواسته تا در این زمینه تصمیماتی جدی را در دستور کار قرار دهد که البته هنوز این اتفاق در عرصه عمل اجرایی نشده است.

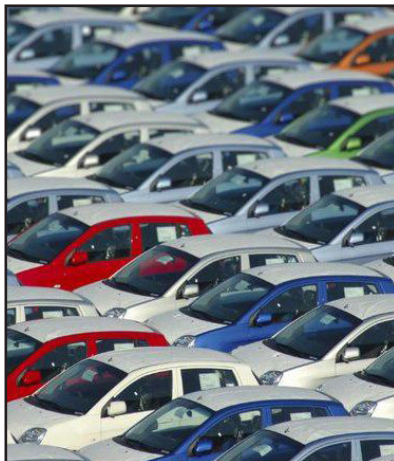
هر چند آذربایجان وعده داده در جریان کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور که در آینده نزدیک برگزار می‌شود نسبت به اتخاذ تصمیم‌های لازم در این زمینه اقدام خواهد کرد اما به نظر می‌رسد با وجود پیگیری‌های سازمان راهداری هنوز دولت آذربایجان نسبت به اجرای تعهدات خود و تقاضاهای دولت ایران پابندی لازم را نشان نمی‌دهد تا به این ترتیب پس از مشکلاتی که سازمان راهداری در طول سال‌های گذشته با ترکیه و ترکمنستان داشت حالا اختلاف نظرهایی جدید در حوزه ترانزیت نیز با همسایه شمال غربی کشور یعنی آذربایجان به وجود آید که مشخص نیست آیا مانند اختلاف‌های سابق در آمار ترانزیت کشور تأثیری منفی خواهد گذاشت یا نشست بعدی که در سطح مقامات بالاتر انجام می‌شود این مشکلات را حل می‌کند.

مشخصات پروژه‌های آماده افتتاح ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها در خصوص بزرگراه و باند دوم در هفته دولت سال ۱۳۹۷					
ردیف	استان	شماره طرح	نام طرح	نام پروژه	میزان قابل بهره‌برداری (کیلومتر)
۱	اصفهان	۱۳۰۳۰۱۶۱۳۰	احداث کمربندی آران و بیدگل و اتصال به جاده قم-گرمسار	احداث کمربندی آران و بیدگل و اتصال به جاده قم-گرمسار	۹
۲		۱۳۰۳۰۱۶۱۳۲	احداث کمربندی خمینی شهر-نجف آباد	احداث کمربندی خمینی شهر-نجف آباد	۱۰
۳		۱۳۰۳۰۱۶۲۰۱	بهسازی راه اصلی ناین-انارک-خور-طیس	احداث باند دوم ناین-انارک	۳۰
۴		۱۳۰۳۰۱۶۱۲۹	احداث راه زیار-دستجا-ازبه-ورزنه-حسن آباد-نیک آباد-رامشه و احداث هرند-کوهپایه	احداث راه زیار-دستجا-ازبه-ورزنه-حسن آباد-نیک آباد-رامشه و احداث هرند-کوهپایه	۳۶
۵		۱۳۰۳۰۱۶۰۲۶	احداث باند دوم تیران-اسمان-چالش و تونل گذر جنوبی شهر کرد و باند دوم باغ بهادران-گردنه رخ-شهر کرد	احداث و تکمیل پل غدیر در محور زرین شهر-شهر کرد	۱
۶		۱۳۰۳۰۱۶۱۳۰۱۶	نوسازی و بهسازی شبکه حمل و نقل جاده‌ای استان	احداث باند دوم زواره-اردستان	۵
مجموع					
۷	آذربایجان شرقی	۱۳۰۳۰۱۶۰۵۸	بزرگراه-تهران-تبریز	اهر-تبریز ق ۱ الف	۱۰
۸		۱۳۰۳۰۱۶۰۵۸	بزرگراه-تهران-تبریز	اهر-تبریز ق ۲ ب	۱۵
۹		۱۳۰۳۰۱۶۰۵۸	بزرگراه-تهران-تبریز	اهر-تبریز ق ۳	۵
۱۰		۱۳۰۳۰۱۶۰۷۲	بزرگراه صوفیان-شیستر-سلماس	بزرگراه صوفیان-شیستر-سلماس	۱۰
۱۱		۱۳۰۳۰۱۶۱۳	بهسازی راه اصلی بستان آباد-تبریز، تبریز-مرند، سه راهی ایواوغلی	چهارخطه نمودن محور مرند-ایواوغلی	۱۲
مجموع					
۱۲	خوزستان	۴۰۷۰۲۰۵۲	باند دوم محور سه راهی دارخوین-شادگان-خوردورق (کیلومتر ۱۹+۶۵۰ الی ۲۲+۲۰۸)	باند دوم محور سه راهی دارخوین-شادگان-خوردورق (کیلومتر ۱۹+۶۵۰ الی ۲۲+۲۰۸)	۲۵
مجموع					
۱۳	سمنان	۱۳۰۳۰۱۶۰۱۵	طرح بهسازی و روکش آسفالت راههای استان	چهارخطه نمودن محور نه حصار-گرمسار	۴
۱۴		۱۳۰۳۰۱۶۲۲۳	طرح حذف و اصلاح نقاط حادثه خیز در راههای	احداث باند دوم محور عباس آباد-کاهک	۵
۱۵		۱۳۰۳۰۱۶۰۲۲	طرح مطالعه و رفع نقاط حادثه خیز در محورهای استان	اجرای واریانت ابراهیم آباد	۳
مجموع					
۱۶	سیستان و بلوچستان	۱۳۰۳۰۱۶۰۶۸	احداث بزرگراه زابل-زاهدان و زابل-دوست محمد	بزرگراه زابل-زاهدان ق ۱	۴.۷
مجموع					
۱۷	کردستان	۱۳۰۳۰۱۶۰۰۵	احداث باند دوم سنندج-همدان	ورودی دهگلان	۲.۷
مجموع					
۱۸	کرمان	۱۳۰۳۰۱۶۰۲۸	بافت-سیرجان ق ۴	احداث باند دوم: سیرجان-بافت-جیرفت ق ۴	۸
۱۹		۱۳۰۳۰۱۶۱۹۵	کرمان-راور دیهوک ق ۵	بهسازی و احداث باند دوم: چترود-راور-دیهوک ق ۵	۴
۲۰		۱۳۰۳۰۱۶۱۹۵	کرمان-راور دیهوک ق ۶	بهسازی و احداث باند دوم: چترود-راور-دیهوک ق ۶	۱۰
۲۱		۱۳۰۳۰۱۶۱۳۵	کنارگذر کرمان-جنوبی	احداث کنارگذر کرمان	۸
۲۲		۱۳۰۳۰۱۶۱۳۵	کنارگذر کرمان-جنوب غربی	احداث کنارگذر کرمان	۸
۲۳		۱۳۰۳۰۱۶۰۷۴	کرمان-زرنند	احداث بزرگراه کرمان-زرنند	۱۳.۵
مجموع					
۲۴	کرمان جنوب		تکمیل ورودی شهر منوجان	احداث باند دوم ورودی منوجان ق ۱	۵
مجموع					
۲۵	گیلان	۱۳۰۳۰۱۶۲۰۵	بهسازی محور ملامسرا-شفت-زنگان	چهار خطه کردن محور ملامسرا-شفت-زنگان	۱.۵
مجموع					
۲۶	لارستان	۱۳۰۳۰۱۶۰۲۷	اجرای باند دوم لار-جهرم	احداث باند دوم لار-جهرم	۸
۲۷		۱۳۰۳۰۱۶۲۲۰	مطالعه و اجرای تبدیل محور فرعی لار لامرد به راه اصلی	احداث باند دوم گراش-اوز	۱۴.۵
مجموع					
۲۸	لرستان	۱۳۰۳۰۱۶۰۳۲	احداث باند دوم دلجان-خمین-الیگودرز و شانزده-ازنا	احداث باند دوم محور الیگودرز-خمین	۳.۵
۲۹		۱۳۰۳۰۱۶۰۵۲	احداث باند دوم بروجرد-خرم آباد-پلدختر-کوهدشت-خره شهر(تونل کبیر کوه-ابدانان)	چهارخطه ملایری-ویسیان	۵
مجموع					
۳۰	مرکزی	۱۳۰۳۰۱۶۱۵۲	احداث راه اراک-فرمپین-ختجین-قهلوند	احداث باند دوم اراک-فرمپین	۹
مجموع					
۳۱	هرمزگان	۱۳۰۳۰۱۶۳۱۲	احداث جاده کاشی-راس میرد-جاده لیرد-راس میدانی	احداث جاده کاشی-راس میدانی و جاده لیرد-راس میدانی	۲۶
مجموع					
۳۲	یزد	۱۳۰۳۰۱۶۰۹۶	احداث بزرگراه بافق و کنارگذر شهرهای زارچ و اشکندر	تکمیل روسازی قطعه سوم باند دوم بزرگراه یزد-باقق ق ۳	۴
مجموع					
جمع کل					

روی خط خبر

خودروسازان آمریکایی و قوانین محیط زیستی

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران |
قوانین، محرک مهمی برای استفاده از تکنولوژی‌های نوین هستند، زیرا شرکت‌های خودروساز را وادارند برای حل مشکل انتشار مواد آلاینده در پی راه‌حل‌های جدید باشند. جنبشی که بدون وجود قوانین، غیرممکن است. قانون هوای پاک در سال ۱۹۷۰، احتمالاً مشهورترین قانون تاریخ آمریکاست که منجر به پیشبرد تکنولوژی شده است. این قانون، صنایع مختلف را ملزم به رعایت استانداردهای زیست‌محیطی می‌کند که در آن زمان هیچ تکنولوژی‌ای برای تحقق آن وجود نداشت. صنایع خودروسازی برای عمل به این قوانین، ابزارهای نوینی تولید کردند که آلودگی را کاهش می‌داد. این روند با تزریق سوخت الکترونیک و سپس روی کار آمدن ترمزهای ضدقفل در دهه ۱۹۶۰ آغاز شد. تا سال ۱۹۹۰ اتومبیل‌ها اساساً از نو مهندسی شدند تا به شکل کامپیوترهای کاربردی که روی چهار چرخ سوار شده بودند، عمل کنند. در سال ۱۹۸۱ مبدل‌های کاتالیستی سه راهه توانستند به تکنولوژی محبوبی برای تحقق استانداردهای زیست‌محیطی خودروها تبدیل شوند.



اولین استانداردهای تخصصی قانون هوای پاک، مربوط به کنترل مونوکسیدکربن، ترکیبات آلی فرار و اکسیدهای نیتروژن بود. با نگاهی به اکسیدهای نیتروژن به عنوان نمونه، می‌توان دریافت که این استانداردها در طول ۳۰ سال، تا چه اندازه سخت‌گیرانه‌تر شده‌اند. استاندارد اولیه برای خودروهای سواری ۳.۱ گرم به ازای هر مایل بود که تا سال ۱۹۷۵ برای سازندگان خودروهای نقلیه لازم‌الاجرا بود که تا سال ۱۹۷۹ به دو گرم در مایل و تا سال ۱۹۸۱ به یک گرم در مایل کاهش یافت. اصلاحیه قانون هوای پاک در سال ۱۹۹۰، استاندارد جدیدی به نام Tier ۱ را معرفی کرد که از خودروسازان می‌خواست یک گام بلند ۴۰ درصدی در زمینه کاهش میزان اکسیدهای نیتروژن بردارند و آن را به ۰.۶ گرم در هر مایل برسانند. در سال ۱۹۹۸، EPA استاندارد Tier ۲ را تصویب کرد که مقرر می‌کرد میزان انتشار اکسیدهای نیتروژن خودروها تا سال ۲۰۰۴ به ۰.۰۷ گرم در مایل کاهش یابد. Tier ۲ خواستار تغییر در فرمولاسیون گازوئیل نیز بود. به این ترتیب در فاصله زمانی ۳۰ ساله بین ۱۹۷۵ و ۲۰۰۵، حد مجاز انتشار اکسیدهای نیتروژن ۹۸ درصد کاهش یافت. با کمک قوانین، خودروها امروزه بسیار ایمن‌تر شده‌اند و میزان مرگ‌ومیر به ازای هر مایل رانندگی در آمریکا، از نزدیک به ۲۰.۶ مرگ به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر از مردم در سال ۱۹۷۵ به حدود ۱۰.۳ به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر در سال ۲۰۱۳ رسیده است که یک کاهش ۵۰ درصدی است.

افزایش هزینه حمل و نقل در روسیه، با قوانین جدید



وظیفه تحلیل وضعیت حمل و نقل را در روسیه برعهده دارد در حال حاضر ناوگان حمل و نقل جاده‌ای روسیه شامل ۳.۷۳ میلیون کامیون و ۴.۱ میلیون دستگاه خودروی سبک تجاری است. مقامات حمل و نقل روسیه می‌گویند افراد عامل اصلی مشکلات این بخش هستند که شامل موارد زیر می‌باشند: حوادث و تلفات و خسارت کالا بر اثر حمل و نقل. علاوه بر این، طبق برآوردهای دولت، کسری سالانه صندوق فدرال روسیه از حمل و نقل غیرقانونی کالاها در سراسر کشور ۵۰۰ میلیارد روبل است. قانون جدید برای استاندارد سازی بازار از طریق قوانین عمومی، در سراسر کشور اعمال شده است. انتظار می‌رود قانون فهرستی از شرکت‌های حمل و نقل را ایجاد کند. گروزاوتوتنس (Gruzavotrans) یکی از انجمن‌های پیشرو روسیه که شرکت‌های حمل و نقل محلی را با هم متحد می‌کند از این قانون پشتیبانی می‌کند. قانون جدید استفاده از کامیون را به افرادی محدود می‌کند که کامیون آنها ظرفیت حمل بار بیش از ۲.۵ تن (۲.۷ تن) را دارد. علاوه بر این، شرکت باربری باید شرایط فنی وسایل نقلیه و سلامت رانندگان خود را گزارش دهند. در نتیجه، تمام کامیون‌ها شامل دستگاه‌های نظارت الکترونیک هستند که به نام تاکوگراف

(tachographs) مورد استفاده قرار می‌گیرند - سیستم «Platon» و سیستم GLONASS این دستگاه‌های نظارت الکترونیک هستند. در حال حاضر، شرکت‌های خودروسازی روسی و شرکت‌های خارجی که در بازار داخلی فعالیت می‌کنند، از ۱۸ تا ۲۰ روبل در هر کیلومتر یا ۰.۴۵ تا ۰.۵۰ دلار در هر مایل هزینه دارند، که به طور قابل توجهی پایین‌تر از تعرفه‌های حمل و نقل اتحادیه اروپا است. با این حال، انتظار می‌رود قانون جدید افزایش هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های حمل و نقل روسیه را در بر داشته باشد. براساس اطلاعات سازمان حمل و نقل بین‌المللی روسیه، بازار حمل و نقل کانتینری روسیه حدود ۴.۷۸ میلیارد دلار است و شرکت‌های حمل و نقل خارجی حدود نیمی از آن را تشکیل می‌دهند.

شرکت‌های پیشرو در زمینه حمل و نقل کانتینری روسیه که در زمینه حمل و نقل کانتینری تخصص دارند عمدتاً از ابتکار عمل جدید دولت استقبال می‌کنند. به گفته این شرکت‌ها، فرستندگان کالا آماده هستند تا بیشتر بدانند که محموله خود را با خیال راحت و به موقع حمل می‌شود. با این حال، برخی از شرکت‌های حمل و نقل روسیه نظر متفاوتی دارند و اب این طرح مخالفند. برای مثال دنیس سیلایف (Denis Silaev) مدیر کل شرکت حمل و نقل شرکت Magistral LLC، یکی از شرکت‌های پیشرو حمل و نقل روسیه در شمال غربی این کشور، در مصاحبه ای در که با روزنامه دولوی پیتربورگ (Delovoy Peterburg) داشت با انتقاد از این تصمیم دولت گفت: معرفی و ثبت شرکت‌های حمل و نقلی منجر به افزایش بوروکراسی مانند دولت خواهد شد و هزینه حمل و نقل را به دلیل هزینه‌های شرکت‌ها برای انطباق با قوانین افزایش خواهد داد. در نتیجه، این موضوع در نهایت هزینه‌های حمل و نقل را ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش می‌دهد. در سال ۲۰۱۷، حجم حمل و نقل روسیه ۲۳۶ میلیارد تن بود و حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد آن توسط شرکت‌های خارجی انجام می‌شد. علاوه بر این، حمل و نقل خودرو به عنوان بخش صعودی از این بازار با میانگین رشد سالانه ۱۰ تا ۱۵ درصد، در مقایسه با نرخ رشد فقط ۱ تا ۲ درصد برای بازار کالا در نظر گرفته شده است.

منبع: www.joc.com

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران |
محمد حسن گودرزی

با توجه به اعلام دولت روسیه، مقررات جدیدی برای خودروهای داخلی و شرکت‌های خارجی که در سطح محلی فعالیت می‌کنند وضع شده است. این کار می‌تواند هزینه حمل و نقل جاده‌ای در روسیه را در نیمه دوم سال ۲۰۱۸ میلادی ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش دهد. مقرراتی که باعث افزایش این هزینه‌ها می‌شود، از قانونی تحت عنوان «حمل و نقل جاده‌ای» تصویب شده توسط دوم، مجلس روسیه برگرفته شده است. هدف این قانون جدید این است که بازار روسیه را برای حمل بار خودرو از سایه بیرون بیاورد و سطح خطر را در جاده‌های روسیه کاهش دهد.

در حال حاضر، محموله‌های کانتینری از طریق حمل و نقل جاده‌ای هزینه‌ای حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد بیشتر از حمل و نقل ریلی در بر دارد، اما از سوی دیگر این روش حمل و نقل در حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد سریعتر است. به عنوان مثال، ارسال محموله از طریق حمل و نقل جاده‌ای در مسیر مسکو-نوووسیبیرسک هزینه‌ای حدود ۸۳۰۰۰ روبل (۱۳۱۹ دلار) در هر کانتینر بیست فوتی (TEU) و ۱۰۵۰۰۰ روبل در هر کانتینر ۴۰ فوتی (FEU) دارد. مدت زمان تحویل هفت روز است اما برای حمل و نقل ریلی، هزینه‌ها به ترتیب ۶۹۰ دلار و ۱۰۶۹ دلار و مدت زمان تحویل ۱۱ روز است.

مثال دیگر: محموله از طریق حمل و نقل جاده‌ای در مسیر مسکو-ولادینوتوک به ترتیب ۱۱۹۰۰۰ روبل و ۱۶۲۰۰۰ روبل برای هر TEU و FEU است. زمان تحویل ۱۴ روز می‌باشد. در حمل و نقل ریلی، هزینه‌ها به ترتیب ۱۶۲۸ دلار و ۲۰۴۱۴ دلار است. مدت زمان تحویل ۱۷ تا ۱۸ روز است.

بر خلاف حمل و نقل ریلی و اقیانوسی، حمل و نقل جاده‌ای روسیه، که تقریباً ۷۵ درصد از کل محموله‌های کانتینری تحویل داده شده در روسیه را از طریق آن صورت می‌گیرد، بسیار غیر شفاف و آمار محدودی در مورد آن در دسترس است. این موضوع باعث انتقادات شدیدی در این کشور از این وضعیت از سوی فعالان حمل و نقلی شده است. به گزارش Autostat که



برای انتشار تبلیغات خود در این ماهنامه تخصصی با ما تماس در تماس باشید:

۰۹۱۸۸۸۸۵۳۸۲ و ershadirshad@gmail.com



زیر نظر گروه رسانه‌ای فراتاب

وب سایت: www.Faratab.com

پست الکترونیک: Ershadirshad@gmail.com

تماس (فراتاب): +۹۸(۲۱)۸۸۳۱۹۹۱۰

تبلیغات و آگهی: +۹۸۹۱۸۸۸۸۵۳۸۲

صاحب امتیاز:

انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران

وب سایت: www.ittoa.ir

پست الکترونیک: info@ittoa.ir

تلفن: +۹۸(۲۱)۸۶۰۴۳۵۰۱-۴



انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران یک تشکل اقتصادی ملی مستقل غیر انتفاعی می‌باشد که در سال ۱۳۹۶ به استناد بند(ک) ماده (۵) قانون اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و ماده (۵) قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار تشکیل شده و در اتاق ایران به عنوان یک تشکل ملی به ثبت رسیده است.

حمل و نقل شهری تحت سیطره استارت‌آپها

ماهنامه رسمی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران |

Wakeo



Wakeo نیز یک استارت‌آپ فرانسوی است که در سال ۲۰۱۶ تأسیس شد. این استارت‌آپ با حمایت مالی Techstart پاریس، توانست پلتفرم SaaS را توسعه دهد تا از این طریق امکان مشاهده زمان واقعی در جریانات حمل و نقل B2B (دریایی، هوایی، جاده) را ایجاد کند. آنها به فرآیند حمل و نقل کمک می‌کنند تا از این طریق تجربه مشتری و بهینه‌سازی عملیات را بهبود بخشند. Wakeo این کار را با تقویت شرکای حمل و نقل چندگانه به یک پلتفرم مرکزی SaaS انجام می‌دهد تا امکان مشاهده زمان واقعی در تمام جریان‌های حمل و نقل را به نمایش بگذارد. در پلتفرم SaaS متقاضی نیازی به خرید، نصب یا راه‌اندازی نرم‌افزار مورد نیاز خود ندارد و شرکت ارائه دهنده خدمات در ازای دریافت هزینه‌ای مشخص به صورت ماهیانه و یا سالیانه، تمامی امکانات مورد نیاز متقاضی را از طریق وبسایتی که بدین منظور طراحی شده است ارائه می‌دهد.

ترافیک و ناکارآمدی منجر به هدر رفتن زمان و هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی در بسیاری از شهرهای اروپایی می‌شود؛ آیا شما هم از این روند خسته شده‌اید؟ با توجه به گستره جغرافیایی شهرها و افزایش بسترهای ارتباطی به تناسب افزایش جمعیت، مدیریت شهری به سمت استفاده از ابزارهای هوشمند برای کنترل و نظارت مناسب بر روی ابعاد این ساختار می‌رود و به دنبال این تغییر استراتژی به نسبت سال‌های گذشته، استارت‌آپ‌هایی شکل گرفته‌اند که راهکارهای مبتکرانه‌ای را برای حفظ بهینه شاخص نظارت و مدیریت حمل و نقل و ترافیک دارند. در این گزارش سعی می‌کنیم به معرفی ۱۰ استارت‌آپ اروپایی بپردازیم که همه آنها در سال ۲۰۱۵ یا اخیراً تأسیس شده‌اند و هر یک از آنها می‌توانند در آینده‌ای نزدیک تأثیر قابل توجه و مثبتی بر حمل و نقل عمومی یا کالاها داشته باشند.

Coup



استارت‌آپ آلمانی Coup در سال ۲۰۱۶ راه‌اندازی شده است؛ این استارت‌آپ از سرویس اشتراک‌گذاری اسکوترهای الکتریکی موسوم به eScooter-Sharing به منظور تسهیل حمل و نقل استفاده می‌کند. Coup در برلین و پاریس به ترتیب با هزار و ۶۰۰ اسکوتر الکتریکی فعالیت می‌کند؛ این استارت‌آپ با خودکفایی موجب صرفه‌جویی در وقت شده و به عنوان مکمل عالی برای خدمات حمل و نقل در مراکز شهری محسوب می‌شود و در مدت زمان کوتاه نزدیکترین اسکوتر الکتریکی را در اختیار درخواست‌کننده قرار می‌دهد.

Cocolis



یک استارت‌آپ فرانسوی است و شیوه کار آن به این صورت است که افرادی که نیاز به ارسال یک محموله دارند را به رانندگانی که صندوق عقب اتومبیل آنها خالی است، مرتبط می‌کند. تمام اقلام در جاده تا دو هزار یورو بیمه می‌شوند؛ البته هزینه حمل و نقل به خصوص برای موارد سنگین و بزرگ می‌تواند بسیار گران باشد. با Cocolis هر کسی برنده می‌شود چراکه هزینه پرداختی فرستنده‌ها تا ۸۰ درصد ارزان‌تر است و رانندگان در جاده نیز از این طریق کسب درآمد می‌کنند Cocolis همچنین یکی از چهار برنده جایزه استارت‌آپ‌های اروپا در حوزه حمل و نقل بوده است.

Cargonexx



یک استارت‌آپ آلمانی مستقر در هامبورگ است که در پایان سال ۲۰۱۵ تأسیس شد؛ این استارت‌آپ در واقع تردد کامیون‌های خالی را کاهش می‌دهد. Cargonexx در حال حاضر بیش از ۶۰ هزار کامیون در شبکه خود دارد؛ شرکت‌ها می‌توانند بارهای کامیون را فقط با یک کلیک موس بارگیری کنند، همچنین سفارشات به صورت خودکار به کامیونی منتقل می‌شوند که بهترین شرایط مناسب را داشته باشند. تکنولوژی آنها قادر است تا حداکثر میزان بارها را پیش‌بینی کند و سپس کامیون‌ها را به جایی که پیش از آن مورد نیاز هستند، بفرستد؛ بنابراین نتیجه انجام این کار داشتن کامیون کمتر در جاده‌ها است.

Seabubbles



یک استارت‌آپ فرانسوی است که در سال ۲۰۱۵ تأسیس شد و مقر آن در پاریس است. Sea Bubbles در واقع یک تاکسی آبی است که امکان حمل و نقل در آب را برای کاربران خود فراهم می‌کند؛ Bubbles یک ماشین ۱۰۰ درصد الکتریکی است که با استفاده از تکنولوژی فویلر نهایت بهره‌وری را فراهم می‌کند. این تاکسی آبی میزان آلودگی هوا را کاهش داده و همچنین می‌تواند با حرکت بر روی سطح دریاچه، رودخانه یا دریا، مسافران خود را به مقصد برساند. جالب است بدانید این تاکسی هیچ‌گونه آلودگی صوتی ایجاد نمی‌کند و بدون ایجاد موج، در سطح آب حرکت می‌کند؛ این شرکت جوان در حال حاضر به میزان ۱۰,۱ میلیون یورو سرمایه را تأمین کرده است.

Global MaaS



یک استارت‌آپ فنلاندی است که در سال ۲۰۱۵ تأسیس شده است؛ شرکت Helixin، با ساخت اولین اکوسیستم تحرک در جهان، مفهوم تحرک به عنوان یک سرویس (MaaS) را به واقعیت تبدیل می‌کند. اپلیکیشن تلفن همراه این استارت‌آپ که Whim نام دارد تمام نیازهای سفر روزانه شما را با یک برنامه ساده پوشش می‌دهد؛ هدف آنها ارائه یک جایگزین برای داشتن ماشین با ترکیب حالت‌های مختلف حمل و نقل در قالب یک سرویس است. Maas Global یکی از چهار برنده جایزه استارت‌آپ‌های اروپا در حوزه حمل و نقل بوده و تاکنون، Maas Global در حدود ۱۲,۲ میلیون یورو سرمایه خود را افزایش داده است.

Lilium Aviation



یک استارت‌آپ آلمانی است که در سال ۲۰۱۵ توسط چهار مهندس هوافضا و طراحان محصول از دانشگاه فنی مونیخ تأسیس شده است. این استارت‌آپ با پشتیبانی آژانس فضایی اروپا، یک جت یا تاکسی بالارونده الکتریکی را توسعه می‌دهد. لیلیوم در حال حاضر یک استارت‌آپ پر رونق است که با اشتیاق به متحول کردن حمل و نقل‌های شخصی هدایت می‌شود؛ Lilium قصد دارد به لطف تأمین مالی مطمئن و با اعتماد به سرمایه‌گذاران معتبر و همچنین پشتیبانی آژانس فضایی اروپا (ESA)، اولین و بهترین خدمات در حوزه حمل و نقل هوایی را ارائه دهد.

Amplifier Bikes



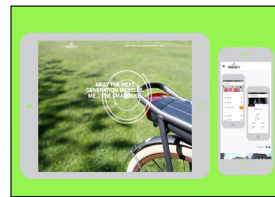
یک استارت‌آپ استونیایی است که با هدف حل چالش مسافرت‌های درون شهری در سال ۲۰۱۵ تأسیس شده است؛ این استارت‌آپ با ایجاد دوچرخه‌های هوشمند الکتریکی برای دوچرخه‌سواران شهری روند مسافرت‌های درون شهری را بهبود بخشیده است. دوچرخه‌های این شرکت جوان بسیار سبک‌تر از مدل‌های موجود هستند و با این هدف طراحی شده‌اند تا استفاده از آنها در شهرهای مدرن آسان شود.

Trusk



یک استارت‌آپ فرانسوی مستقر در پاریس است؛ این استارت‌آپ که در سال ۲۰۱۵ تأسیس شد در واقع یک پلتفرم است که کاربر را با یک یا دو حامل Truskers از طریق یک ابزار مرتبط می‌کند. کاربر می‌تواند از Trusk را به منظور حمل هر شی از نقطه A به نقطه B و بدون ترک خانه خود استفاده کند؛ این استارت‌آپ به ویژه برای حمل و نقل اقلام بزرگ مانند مبلمان، یخچال و سایر موارد مشابه مناسب است. Trusk تاکنون حدود ۲,۵ میلیون یورو بودجه برای خود تأمین کرده است.

Tracefy



یک استارت‌آپ هلندی است که در سال ۲۰۱۵ راه‌اندازی شده است؛ این شرکت جوان یکی از محبوب‌ترین وسایل حمل و نقل هلندی (دوچرخه) را به یک ابزار هوشمند برای حمل و نقل تبدیل کرده است. Tracefy با ترکیب سخت‌افزار (ماژول GPS) و نرم‌افزار، دوچرخه‌ها را به اینترنت متصل می‌کند؛ ارائه اطلاعات دقیق مکانی در زمان واقعی، یک ویژگی متنوع و مفید را برای کاربران فراهم می‌کند. از این قابلیت می‌توان به منظور محافظت از سرقت، برنامه‌ریزی برای ارائه خدمات و بسیاری موارد دیگر مورد استفاده قرار گیرد.