



INTERNATIONAL TRANSPORT TRUCK OWNER
COMPANIES ASSOCIATION OF IRAN

خبرنامه انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران



- نشست تخصصی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک؛
ارتقای کریدورهای ترانزیتی شمال شرقی و راهکارهای رفع موانع
- بلاتکلیفی ۱۵۰۰ کامیون وارداتی در خاک ترکیه
- درخواست UND برای بازنگری در سیاست های تردد کامیون های ترک در ایران
- حمل یکسره کالا؛ گامی برای افزایش سرعت ترانزیت از ایران

نشست تخصصی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک؛

راهکارهای رفع موانع و ارتقای کریدورهای ترانزیتی شمال شرق



نشست اخیر «فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران» با حضور نمایندگان سازمان توسعه تجارت، سفارتخانه‌های قزاقستان و ترکمنستان، و فعالان حوزه حمل و نقل، به بررسی چالش‌ها و ظرفیت‌های کریدورهای ترانزیتی شمال شرقی کشور پرداخت. محور اصلی گفتگوها بر بهبود فرایندها، افزایش هماهنگی بین‌دستگاهی و تقویت نگاه استراتژیک به مقوله ترانزیت متمرکز بود.

● ظرفیت‌سنجی بنادر و مسیرهای جایگزین

نماینده سازمان توسعه تجارت با اشاره به اینکه پیش از این حدود ۱۰۰ میلیون تن بار از طریق بنادر جنوبی کشور جابه‌جا می‌شده است، اعلام کرد با توجه به محدودیت‌هایی که در این مسیرها ایجاد شده، لازم است ظرفیت مسیرهای جایگزین به صورت دقیق و مرز به مرز بررسی شود. به گفته وی باید ظرفیت اسمی و واقعی هر یک از مرزها و مسیرهای حمل و نقل مشخص شود؛ برای مثال بررسی شود که ظرفیت انتقال بار در مسیر اکتائو تا اینچه‌برون چه میزان است و چه میزان از این ظرفیت در عمل قابل استفاده است.

● تبادلات با قزاقستان

نماینده راه آهن قزاقستان در ایران، آمار تبادلات ریلی ایران و قزاقستان را به این شرح ارائه داد :

● عملکرد ۲۰۲۵ :

مجموعاً ۱.۲۱ میلیون تن؛ شامل ۹۹۲ هزار تن صادرات قزاقستان به ایران، ۶.۱ هزار تن صادرات ایران به قزاقستان، و ۲۱۱ هزار تن ترانزیت از مسیر قزاقستان.

● عملکرد امسال :

۱۲۶ هزار تن صادرات قزاقستان، ۴۰۰ تن صادرات ایران و ۶۲ هزار تن ترانزیت.

وی آمادگی قزاقستان برای همکاری در جهت تحقق ظرفیت ۱۰ میلیون تنی واردات ریلی از کشورهای مشترک المنافع را اعلام کرد. قزاقستان از طریق سه نقطه مرزی (بندر انزلی، اینچه برون و سرخس) با ایران ارتباط دارد.

تقویت مسیرهای ترانزیتی به سمت چین

آقای براری، معاون بین الملل فدراسیون تأکید کرد که در حال حاضر بخش عمده تجارت ما با کشورهای ترکمنستان و قزاقستان در قالب «ترانزیت» صورت می‌گیرد؛ اما تجارت اصلی ما با کشور «چین» است و باید تلاش کنیم تا مسیرهای تجاری ما به سمت استفاده از ظرفیت‌های ترکمنستان و قزاقستان «شیفت» پیدا کند. از همین رو، مسئله اصلی ما در حال حاضر، توسعه و تقویت زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی تا بندر «آکتائو» و تسهیل ترانزیت از این کشورها برای تجارت ایران و چین است. ایشان در پایان اشاره کردند که ترانزیت در کل درآمدزاست و بهره‌برداری از این ظرفیت، برای کشورهای منطقه نیز منافع اقتصادی خوبی به همراه خواهد داشت.

وضعیت قطارهای کانتینری چین - ایران

در ادامه به روند شکل‌گیری مسیر ریلی چین-ایران اشاره شد. مطالعات این مسیر از سال ۲۰۱۴ با همکاری قزاقستان و ترکمنستان آغاز شد. نخستین قطار از مسیر قزاقستان - ازبکستان - ترکمنستان وارد ایران شد و از طریق مرز سرخس در مدت ۱۲ روز به تهران رسید. پس از مدتی این مسیر به دلیل مشکلات مربوط به فورواردرها و هزینه‌های بالا متوقف شد، اما پس از مذاکرات انجام‌شده دوباره در سال ۲۰۱۶ فعال شد. در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ حدود ۵۰ رام قطار در این مسیر جابه‌جا شد و سال گذشته نیز ۶۰ رام قطار با همکاری ترکمنستان و قزاقستان تردد داشت. در حال حاضر نیز روزانه یک رام قطار از چین وارد ایران می‌شود. هزینه حمل کانتینری نیز به شرح زیر اعلام شد.

از ایران :

کانتینر ۴۰ فوت : ۲۵۰۰ دلار

کانتینر ۲۰ فوت : ۲۰۰۰ دلار

از چین به ایران:

کانتینر ۴۰ فوت : ۴۸۰۰ دلار

کانتینر ۲۰ فوت : ۳۵۰۰ دلار

زیرساخت‌های ریلی ایران، ترکمنستان و قزاقستان ظرفیت ۴ رام قطار در روز را دارند، اما تحقق این ظرفیت به همکاری چین و صاحبان کالا بستگی دارد.

همکاری با ترکمنستان



نماینده ترکمنستان اعلام کرد که در حال حاضر حجم تجارت میان دو کشور حدود ۱.۶ میلیون تن در سال است و امید می رود طبق تفاهم‌نامه‌ها این رقم به ۲۰ میلیون تن در سال افزایش یابد. همچنین توافقاتی برای حل مشکلات ریلی و کانتینری و کاهش زمان حمل‌ونقل انجام شده است. سفارت ترکمنستان در ایران نیز آمادگی خود را برای همکاری با تجار ایرانی اعلام کرد.

ظرفیت پایانه‌های مرزی

در ادامه جلسه ظرفیت برخی از مرزهای مهم کشور مورد اشاره قرار گرفت:

• اینچه‌برون

ظرفیت سالانه ۳ میلیون تن (عملکرد امسال تاکنون ۱۶۳ هزار تن). در ایستگاه اترگ در ترکمنستان نیز زیرساخت‌های مناسبی وجود دارد و انبارداری تا یک ماه رایگان است.

• سرخس

مجهزترین مرز ریلی ایران با ۷۴ کیلومتر خط ریلی نرمال و عریض و ظرفیت ۹ میلیون تن در سال. عملکرد این مرز در چهار ماه اخیر ۲۵۰ هزار تن و در سال گذشته حدود ۳ میلیون تن بوده است.

• بنادر امیرآباد و کاسپین

امکان انتقال بار از بندر آکتائو به این بنادر وجود دارد. امسال ۲۴ هزار تن از امیرآباد و ۴۴ هزار تن از کاسپین استفاده شده است.

تسهیل‌گری گمرکی

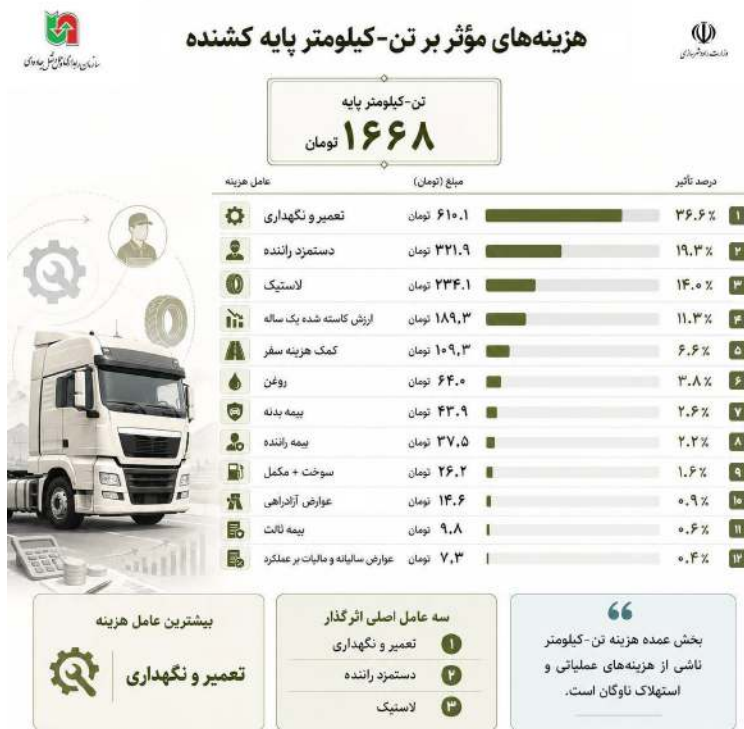


خانم اعتمادمقدم، مدیرکل دفتر همکاری‌های بین‌الملل گمرک ایران، اعلام کرد تمرکز کمیته تسهیل گمرک بر مرزهای شمال‌شرقی کشور است و رویکرد این کمیته این است که مرز محل‌گذر باشد نه محل توقف کالا. به گفته وی، در شرایط بحرانی اخیر کالاها در مرز اینچه‌برون بدون توقف منتقل می‌شدند و تلاش می‌شود این روند ادامه پیدا کند. در ادامه نشست، آقای عیقلو، دبیر فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک، پیشنهاداتی مبنی بر رتبه‌بندی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مطرح کرد؛ وی همچنین بر لزوم استفاده حداکثری از ظرفیت‌های بیمه‌ای تأکید نمود.

در جمع‌بندی نشست نکات زیر مطرح شد :

برای پایداری حمل‌ونقل ریلی در این مسیرها، لازم است حمل کالا به صورت رفت و برگشت انجام شود؛ در غیر این صورت به دلیل هزینه‌های بالا، تداوم این مسیرها دشوار خواهد بود. توقف‌های طولانی در ترکمنستان و قزاقستان یکی از مشکلات مهم مسیرهای ترانزیتی عنوان شد. با وجود اینکه بخش عمده تجارت ایران با این کشورها به صورت ترانزیتی انجام می‌شود، حتی کالاهای ترانزیتی نیز در ترکمنستان مورد بازرسی قرار می‌گیرند که باعث افزایش زمان حمل می‌شود. در مجموع تأکید شد که کمبود ظرفیت در این کریدورها وجود ندارد و مشکل اصلی بیشتر به ضعف اطلاع‌رسانی و عدم هماهنگی میان نهادهای مختلف بازمی‌گردد؛ از جمله صاحبان کالا، کریرها، فورواردرها، گمرک، سازمان توسعه تجارت و سایر دستگاه‌ها. بر همین اساس، تقویت نگاه ترانزیتی و تسهیل فرآیندهای جاده‌ای و ریلی از مهم‌ترین الزامات توسعه این کریدورها عنوان شد.

سهم بالای تعمیرات در قیمت تمام شده حمل و نقل جاده‌ای



بر اساس آمار سازمان راهداری، شاخص پایه تن-کیلومتر برای ناوگان کشنده به ۱۶۶۸ تومان رسیده است. در ساختار هزینه‌ها، تعمیرات و قطعات یدکی با سهم ۳۶.۶ درصد بیشترین هزینه را به خود اختصاص داده و پس از آن دستمزد راننده با ۱۹.۳ درصد و لاستیک با ۱۴ درصد قرار دارند. این آمار نشان می‌دهد بیش از ۷۰ درصد هزینه‌های حمل و نقل در سه بخش تعمیرات، دستمزد و لاستیک متمرکز است. کارشناسان معتقدند فرسودگی ناوگان و گرانی قطعات فنی عامل اصلی افزایش هزینه‌هاست و نوسازی ناوگان می‌تواند در بلندمدت به کاهش استهلاک و کنترل قیمت تمام شده حمل کالا کمک کند.

افزایش قیمت گواهی اسقاط

ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل پس از سه سال، نرخ‌های جدید گواهی اسقاط را اعلام کرد. بر اساس این تصمیم، ارزش گواهی اسقاط خودروهای دیزلی سبک و سنگین از جمله کامیون ها و کشنده‌ها به ۱۲۰ میلیون تومان افزایش یافته است.

طبق اعلام این ستاد، مالکان خودروهای فرسوده ای که از ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۵ به بعد خودروی خود را در مراکز اسقاط پذیرش کرده باشند، مشمول نرخ‌های جدید خواهند شد.



همچنین اعلام شده تا زمانی که گواهی‌های اسقاط با نرخ قبلی در مخازن خودروسازان وجود داشته باشد، در طرح های جایگزینی ابتدا همان گواهی‌ها استفاده می‌شود و پس از آن نرخ‌های جدید اعمال خواهد شد.

حمل یکسره کالا؛ گامی برای افزایش سرعت ترانزیت از ایران

وزیر امور اقتصادی و دارایی از اجرای قریب‌الوقوع طرح «حمل یکسره کالا» خبر داد؛ طرحی که با هدف کاهش بروکراسی، کوتاه شدن زمان ترخیص و کاهش هزینه‌های لجستیکی در زنجیره حمل‌ونقل اجرا می‌شود. در این مدل، کالا بدون توقف‌های متعدد اداری و با حداقل تشریفات از مبادی ورودی یا تولید تا مقصد نهایی جابه‌جا می‌شود. کارشناسان معتقدند اجرای این طرح می‌تواند زمان عبور کالا از کشور را کاهش داده و رقابت‌پذیری کريدورهای ترانزیتی ایران در مسیرهای مهمی مانند شمال-جنوب و شرق-غرب را افزایش دهد. موفقیت این طرح اما به هماهنگی میان گمرک، بنادر، راه‌آهن و سایر دستگاه‌های مرتبط و یکپارچه‌سازی سامانه‌ها بستگی دارد.

صف طولانی کامیون‌های ایرانی در مرزهای بازرگان و میرجاوه

در روزهای اخیر به دلیل محدودیت پذیرش کامیون از سوی کشورهای ترکیه و پاکستان، صف‌های طولانی از کامیون‌های ایرانی در مرزهای بازرگان و میرجاوه شکل گرفته است. در مرز بازرگان، طرف ترکیه برای پذیرش کامیون‌ها سقف روزانه تعیین کرده و طبق گزارش‌ها تنها حدود ۲۸۰ دستگاه کامیون در روز اجازه عبور دارند. همین موضوع باعث توقف چندروزه و ایجاد صف در خروجی این مرز شده است؛ در حالی که برای ورود کامیون‌ها به ایران، محدودیت مشابهی اعلام نشده است. همچنین در مرز میرجاوه نیز طرف پاکستانی محدودیت پذیرش روزانه اعمال کرده و تنها حدود ۲۵۰ کامیون در روز امکان عبور از مرز را دارند. این وضعیت موجب افزایش زمان انتظار رانندگان، ایجاد اختلال در حمل‌ونقل بین‌المللی و نارضایتی فعالان حوزه ترانزیت و صادرات شده است.

درخواست UND برای بازنگری

در سیاست‌های تردد کامیون‌های ترک در ایران

انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل ترکیه با انتشار فراخوانی، نسبت به ادامه سیاست‌های محدودکننده ایران علیه کامیون‌های ترکیه‌ای اعتراض کرد. به گفته این اتحادیه، ایران با نادیده گرفتن توافقات سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۹، همچنان مبالغی تحت عنوان تفاوت قیمت سوخت از کامیون‌های ترک دریافت می‌کند و با اجرای طرح‌هایی نظیر طرح «باک پر»، شرکت‌های حمل‌ونقل ترکیه را به خرید سوخت از ایران و پرداخت عوارض سنگین جاده‌ای مجبور کرده است.

این سازمان تأکید دارد که این اقدامات مانع از ایجاد رقابت عادلانه شده و خسارات زیادی به شرکت‌های حمل‌ونقل ترکیه وارد کرده است. بر اساس اعلام این اتحادیه، با وجود مراجعات مکرر دیپلماتیک، تغییری در رویه ایران ایجاد نشده و در نهایت ترکیه ناچار شده است از تاریخ ۲۸ دسامبر ۲۰۲۴ و در راستای اصل عمل متقابل، محدودیت‌هایی را برای کامیون‌های ایرانی اعمال کند. مقامات این اتحادیه در این فراخوان، خواستار توقف فوری این سیاست‌ها و بازگشت به توافقات پیشین شده‌اند تا از آسیب بیشتر به زنجیره تأمین میان دو کشور جلوگیری شود.

بلا تکلیفی ۱۵۰۰ کامیون وارداتی در خاک ترکیه

آرمان خالقی، دبیرکل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران از وضعیت بحرانی ۱۵۰۰ دستگاه کامیون وارداتی خبر داد که بیش از یک سال است در خاک ترکیه سرگردان مانده‌اند. این خودروها که اغلب مدل‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴ و بسیار کم‌کارکرد هستند، با سرمایه شخصی رانندگان و فعالان بخش خصوصی برای نوسازی ناوگان باری کشور خریداری شده‌اند، اما به دلیل نقص در سازوکار اسقاط خودروهای فرسوده در داخل ایران، عملاً امکان ورود پیدا نکرده‌اند. در حال حاضر واردات این کامیون‌ها مشروط به معرفی و اسقاط یک دستگاه ناوگان فرسوده است، اما به دلیل ناکارآمدی فرآیند اسقاط و نبود زیرساخت‌های لازم، این مسیر کاملاً مسدود شده و نوسازی ناوگان را قفل کرده است. تداوم این وضعیت نه تنها باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و اختلال در زنجیره تجارت خارجی شده، بلکه ریسک بسیار جدی ضبط، متروکه شدن و فروش اجباری این کامیون‌ها توسط گمرک ترکیه را در پی دارد. خانه صنعت و معدن تأکید کرده است که تعلل بیشتر به معنای نابودی سرمایه فعالان بخش خصوصی و از دست رفتن فرصت طلایی نوسازی ناوگان است. برای برون‌رفت از این بحران، پیشنهاد شده است که وزارت راه و شهرسازی، وزارت اقتصاد و گمرک با اتخاذ تصمیمی فوری و هماهنگ، الزام معرفی خودروی فرسوده را با پرداخت مبالغ نقدی یا تعیین ارزش ثابت جایگزین کنند و با ایجاد مناطق کنترل‌شده برای نگهداری موقت این کامیون‌ها، از خسارت‌های سنگین‌تر جلوگیری نمایند.