



مجمع ایران برای فردا
توليدات، صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک



هفته نامه حمل و نقل بین المللی جاده ای

۴ مهر ۱۴۰۵

- دیدار رئیس هیئت مدیره انجمن مالکان کامیون با رایزن سفارت ازبکستان
- برگزاری نشست هم اندیشی درخصوص تعاملات لجستیکی با کشور ازبکستان
- برگزاری هجدهمین نشست کارگروه ارتقاء ترانزیت حمل و نقل بین المللی و لجستیک
- برگزاری نشست تخصصی کارگروه ترانزیت
- گفت و گوی معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با فولاد نیوز

دیدار رئیس هیئت مدیره انجمن مالکان کامیون با رایزن سفارت ازبکستان



علی محمودی سرای، رئیس هیئت مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران و سردار مومینوف، رایزن سفارت جمهوری ازبکستان در ایران، روز سه شنبه ۳۱ شهریور ۱۴۰۵ در محل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران دیدار و گفت و گو کردند. در این نشست، طرفین پیرامون موضوعات مشترک حوزه حمل و نقل بین المللی و توسعه همکاری های ترانزیتی به تبادل نظر پرداختند.



بررسی راهکارهای توسعه تجارت و مسیرهای جایگزین

ترانزیتی در نشست لجستیکی ایران و ازبکستان



نشست تخصصی هم‌اندیشی در خصوص بررسی و توسعه تعاملات لجستیکی میان ایران و کشور ازبکستان، روز سه شنبه ۳۱ شهریورماه ۱۴۰۵ در محل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران برگزار شد. در این نشست که با حضور معاون اول سفیر ازبکستان در ایران، نمایندگان خله تجارت ازبکستان، سازمان توسعه تجارت، گمرک ایران

و مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی همراه بود، آخرین وضعیت مبادلات تجاری میان دو کشور، چالش‌های پیش‌روی بازرگانان و موانع گمرکی و حمل‌ونقلی مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. همچنین در این جلسه ظرفیت‌های کریدورهای حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی دوجانبه در حوزه CIS مورد واکاوی قرار گرفت و با توجه به ضرورت تنوع‌بخشی به شریان‌های ترانزیتی، پیشنهادهای جایگزین به منظور تسهیل تردد بار و کاهش وابستگی به قلمرو ترکمنستان از سوی کارشناسان و فعالان ترانزیت ارائه و ارزیابی شد.



برگزاری هجدهمین نشست کارگروه ارتقاء ترانزیت ، حمل و نقل بین المللی و لجستیک (لوجیت)



هجدهمین جلسه کارگروه ارتقاء ترانزیت، حمل و نقل بین المللی و لجستیک در تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۳۰ با حضور اعضای این کارگروه و جمعی از فعالان و کارشناسان حوزه حمل و نقل، در سالن اجتماعات فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران برگزار شد. در این نشست تخصصی، خروجی جلسات کارشناسی لجستیک پیرامون وضعیت پایانه‌های مرزی کشور، چالش‌های تردد نلوگان و راهکارهای روان سازی فرایندهای گمرکی و ترانزیتی مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت و اعضا به بررسی راهکارهای عملیاتی جهت تسریع در تردد مرزی و افزایش بهره‌وری ترانزیت پرداختند.

برگزاری نشست تخصصی کارگروه ترانزیت

نشست تخصصی کارگروه ترانزیت روز یکشنبه ۲۹ شهریورماه ۱۴۰۵ با حضور اعضای مربوطه تشکیل شد. در این نشست، تازه‌ترین چالش‌های فرآیندی و عملیاتی حوزه ترانزیت مورد پایش قرار گرفت و حاضران ضمن تبادل نظر پیرامون مسائل جاری، بر اتخاذ راهکارهای کاربردی و هماهنگی بیش‌تر برای روان‌سازی و تسهیل امور حمل‌ونقل و ترانزیت تأکید کردند.



ضعف دیپلماسی ترانزیتی و فشار مضاعف بر حمل و نقل

گفت‌وگوی معاون بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران با فولادنیوز:



اباذر براری، فعال اقتصادی و معاون بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران با اشاره به تشدید چالش‌های این بخش پس از جنگ گفت: مشکلات حمل‌ونقل و لجستیک کشور در ماه‌های اخیر بیشتر و عمیق‌تر شده و بخشی از مسائل قدیمی نیز در این شرایط خود را با شدت بیشتری نشان داده‌اند. به گزارش فولادنیوز، اباذر براری با دسته‌بندی چالش‌ها اظهار داشت: به طور حتم در سه حوزه با مسائل جدی مواجه هستیم. بخشی از مشکلات به داخل کشور بازمی‌گردد؛ از جمله تعدد مراکز تصمیم‌گیری، تعدد سامانه‌هایی که شرکت‌ها و فعالان حمل‌ونقل با آنها درگیر هستند، نبود فرمولدهی واحد و در یک نگاه کلان‌تر، فقدان یک استراتژی مشخص در حوزه حمل‌ونقل، لجستیک و ترانزیت کشور.

● ضعف دیپلماسی ترانزیتی

براری ادامه داد: در حوزه بین‌المللی نیز امروز با چالش‌های متعددی مواجه هستیم؛ از بحث ویزا گرفته تا صف‌های طولانی در مرزها. البته بخشی از این مشکلات به تحریم‌ها بازمی‌گردد، اما بخش دیگری از آن ناشی از ضعف دیپلماسی ما با کشورهای همسایه است. وی گفت: امروز در برخی مرزها ناوگان ما برای ورود به کشورهای همسایه، به‌ویژه ترکیه، روزهای طولانی در صف می‌ماند و در برخی موارد این انتظار به بیش از ۲۰ روز می‌رسد! این وضعیت



نلوگان را با مشکل جدی مواجه کرده است. این فعال اقتصادی تاکید کرد: درست است که موضوعاتی مانند سلمانیه ها و مبارزه با قاچاق مطرح می شود، اما واقعیت این است که حمل و نقل ما در سخت ترین شرایط نیز متوقف نشده است. رانندگان و فعالان این حوزه چه در بخش داخلی و چه در حمل و نقل بین المللی همراهی کرده اند و با وجود افزایش قیمت ها، کمبود جدی در جابه جایی کالا ایجاد نشده است. وی افزود: با این حال، دولت به عنوان سیاست گذار انتظار می رود که فعال تر عمل کند. اگر تا مدتی قبل صف های طولانی فقط در یک مرز دیده می شد، امروز شاهد هستیم که این مشکل به مرزهای دیگر نیز در حال تسری است. وزارت راه و دولت باید در حوزه دیپلماسی ترانزیتی حضور فعال تری داشته باشند، چراکه این بخش هم می تواند برای کشور درآمد ایجاد کند و هم مستقیماً بر هزینه تمام شده تولید اثر می گذارد.

● جهش هزینه حمل کانتینر

براری با اشاره به افزایش شدید هزینه های حمل گفت: مجموعه مشکلات زیرساختی، بین المللی و داخلی باعث شده هزینه حمل به شدت افزایش پیدا کند. برای مثال، هزینه حمل یک کانتینر ۴۰ فوت که پیش از جنگ حدود ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دلار بود، امروز به حدود ۲۰ هزار دلار رسیده است. وی افزود: بخش زیادی از کالاهایی که وارد کشور می شوند، مواد اولیه یا اقلام مورد نیاز تولید هستند. بنابراین افزایش هزینه حمل، مستقیماً در قیمت تمام شده کالا اثر می گذارد و امروز سهم حمل و نقل در قیمت نهایی کالا به یک مسئله جدی برای فعالان اقتصادی و شرکت های حمل و نقل تبدیل شده است.

● زیرساخت های محدود، فشار مضاعف بر حمل و نقل

معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با اشاره به ضعف زیرساخت ها گفت: در حوزه جاده ای و همچنین در بخش ریلی، زیرساخت های ما بسیار محدود است و همین مسئله در شرایط فعلی فشار بیشتری ایجاد کرده است. وی افزود: بعد از جنگ، شرایط در بخش های مختلف حمل و نقل یکسان نبوده و باید میان حمل دریایی، ریلی و جاده ای تفکیک قائل شد.

● کشتیرانی در شرایط سخت

براری گفت: در بخش دریایی، پس از جنگ شرایط بسیار دشوار شده و بخش زیادی از نلوگان در خلیج فارس عملاً با محدودیت جدی مواجه شده است. فعالیت ها بیشتر در دریای کلسپین ادامه دارد و همین موضوع باعث افزایش شدید هزینه ها در بخش کشتیرانی شده است. وی ادامه داد: در مقابل، بخش جاده ای و ریلی ناچار شده اند بخش



مجمع ایران برای فردا
توانمندی، مهارت
انضباط، عمل و نقل و انتقال



بیشتری از بار حمل و نقل کشور را به دوش بکشند. این در حالی است که این دو بخش نیز با مشکلات جدی داخلی و مرزی مواجه هستند.

● بیش از ۲۰ نهاد تصمیم‌گیر در مرزها

این فعال اقتصادی با انتقاد از پیچیدگی فرآیندهای گمرکی اظهار کرد: دولت و گمرک باید فرآیند ورود و خروج ناوگان را تسهیل کنند. نیازی نیست این تعداد سامانه و مرکز تصمیم‌گیری وجود داشته باشد. وی افزود: امروز در برخی نقاط ورودی و مرزهای کشور بیش از ۲۰ نهاد در فرآیند ورود یک محموله تصمیم‌گیر هستند. اگر هر کدام بخواهند فرآیند جداگانه‌ای را طی کنند، نتیجه آن یک روند بسیار پیچیده و زمان‌بر خواهد بود. براری تأکید کرد: ناوگان حمل و نقل امروز سرمایه بسیار سنگینی دارد. قیمت یک ناوگان حمل و نقل می‌تواند به حدود ۲۰ میلیارد تومان برسد. چنین سرمایه‌ای باید با سرعت بالا در رفت و آمد باشد تا بتواند بازدهی داشته باشد، اما وقتی ناوگان در صف مرز یا گمرک معطل می‌ماند، بهره‌وری آن به شدت کاهش پیدا می‌کند. براری گفت: یکی از مهم‌ترین گلایه‌های بخش خصوصی در حمل و نقل جاده‌ای، همین کندی فرآیندها و اتلاف زمان در مرزها و گمرکات است.

● مشکلات ریلی در مسیرهای شمالی

براری درباره حمل و نقل ریلی نیز اظهار کرد: در بخش ریلی، به‌ویژه در ورودی‌هایی که از مسیر قزاقستان و ترکمنستان انجام می‌شود، چالش‌های جدی وجود دارد. وی افزود: این مشکلات بار دیگر ضرورت تقویت دیپلماسی فعال را نشان می‌دهد. اگر قرار است بخشی از باری که پیش از این از طریق کشتیرانی جابه‌جا می‌شد، به حمل ریلی و جاده‌ای منتقل شود، دولت باید سرعت و ظرفیت این دو بخش را افزایش دهد. این فعال اقتصادی تصریح کرد: از نظر صرفه اقتصادی و حجم حمل، هیچ شیوه‌ای جای حمل و نقل دریایی را نمی‌گیرد. بنابراین اگر قرار است جاده و ریل بخشی از خلأ ایجادشده را جبران کنند، باید زیرساخت، فرآیندهای مرزی و سرعت تصمیم‌گیری در این حوزه بهبود پیدا کند تا کشور با کمبود و مشکلات بیشتر مواجه نشود.

● ناوگان ۵۰ ساله و مصرف بالای سوخت

براری در ادامه با اشاره به بحران انرژی و فرسودگی ناوگان گفت: در بخش حمل و نقل حدود ۳۰۰ هزار ناوگان کهنه داخلی و بین‌المللی داریم که میانگین عمر آنها حدود ۵۰ سال است. وی افزود: میانگین مصرف این ناوگان حدود ۵۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است، در حالی که اگر ناوگان نوسازی شود، این رقم می‌تواند به حدود ۳۰ لیتر و حتی در



مجمع ایران برای فردا
توليدات، صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک

برخی خودروهای جدیدتر به حدود ۲۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاهش پیدا کند. وی تاکید کرد: به این ترتیب، نوسازی ناوگان می‌تواند صرفه‌جویی بسیار بزرگی در مصرف گازوئیل ایجاد کند.

● نوسازی ناوگان، حتی با ارز آزاد به صرفه است

معاون بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران گفت: براساس محاسباتی که انجام داده‌ایم، حتی اگر نوسازی ناوگان با ارز آزاد انجام شود، طی حدود شش تا هفت سال می‌تواند از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت برای کشور اقتصادی باشد. وی افزود: در واقع طی این مدت هم ناوگان فرسوده از رده خارج می‌شود، هم ناوگان جدید جایگزین می‌شود و هم حجم بزرگی از مصرف گازوئیل کاهش پیدا می‌کند. براری در پایان گفت: از نظر قلمونی ظرفیت‌هایی برای نوسازی ناوگان وجود دارد و موادی مانند ماده ۱۲ قلمون حمایت از تولید می‌تواند در این زمینه موثر باشد، اما متأسفانه از این ظرفیت‌ها به درستی استفاده نشده و همین مسئله باعث شده امروز همچنان با فرسودگی ناوگان، مصرف بالای سوخت و کاهش بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل مواجه باشیم.