

اقتصاد

اقتصادی، تحلیلی

سال بیست و چهارم - آذر ۱۳۹۵ قیمت: ۶۰۰۰ تومان

ISSN: 2538-1776

◀ ترامپ و آینده اقتصاد ما

◀ حذف صفر مزاحم

◀ تحول اقتصاد کشور از مسیر ترانزیت

◀ ضرورت بازتعریف کریدورهای داخلی و بین المللی

◀ حمل و نقل تضمین کننده رونق گردشگری

◀ وضعیت ایران در گزارش رقابت پذیری جهانی

◀ ایران ۲۰۱۷ از نگاه اکونومیست

◀ مناقصه های خدمات فنی و مهندسی کشورهای امارات، کویت و عمان



استانداردهای جاده ترانزیت





Safferanieh

زعفران خالص

زعفرانیه

محصولی از نوین زعفران

نوین زعفران

مجتمع تولیدی تحقیقاتی زعفرانیه (نوین زعفران)

- ✓ بزرگترین واحد فرآوری و بسته بندی زعفران در جهان
- ✓ اولین صادرکننده نمونه ملی و دریافت کننده تندیس زرین صادرکننده نمونه کشوری (۸ دوره)
- ✓ واحد نمونه ملی کیفیت و استاندارد (متعدد)
- ✓ واحد نمونه صنایع غذایی و بهداشتی (متعدد)
- ✓ واحد برتر تولید ملی - افتخار ملی (۴ دوره متوالی)
- ✓ دارنده گواهینامه و تندیس طلایی رعایت حقوق مصرف کنندگان (۶ دوره متوالی)
- ✓ دارنده نشان ایمنی و سلامت

- ✓ انتخاب شده به عنوان یکی از بیست برند برتر ایران
- ✓ دارنده نشان طلای واحدهای تحقیق و توسعه صنایع کشور

کارخانه: مشهد - شهرک صنعتی توس، خیابان اندیشه ۶
تلفن: ۳۲۲۲۷۷۱۵ و ۳۲۲۲۰۱۱۰ فکس: ۳۲۲۲۹۷۶۵ و ۳۲۲۵۵۲۲۶-۰۵۱

E-mail: saffron@novinsaffron.com
www.novinsaffron.com





ترازیت کالا ✓

صادرات و واردات ✓

حمل و نقل بین المللی کالا ✓

آدرس: مشهد، بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر

جنوبی ۸، پلاک ۹، طبقه همکف

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۶۱۹۹ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۶۹۱۹

www.barmantarabar.com

info@barmantarabar.com

درباره بارمان ترابر

این گروه آماده ارائه خدمات به مشتریان محترم در زمینه حمل و نقل ریلی، جاده ای، دریایی، هوایی، امور صادرات و واردات، ترانزیت، گمرکی، بسته بندی، لجستیک و انبارداری می باشد. حدود فعالیت: از ایران به کلیه نقاط جهان و بالعکس.





حمل و نقل بین المللی آسا ترابر شرق (کریر - فورواردر)

Sea and Land Transportation
(Import / Export) To CIS, CHINA,
INDIA, AFGHANISTAN, IRAQ And
Vice Versa Via BANDAR ABBAS.

Import/ Export Custom Clearance
And Documentation.

Handling Of All Types Of Cargo Such
As FCL, LCL, HAZARDOUS, HEAVY,
Reefer , TANKER , TENT, FLAT
RACK and ETC.

Handling All Types Of Shipment,
Based On FOR.

حمل و نقل زمینی و دریایی (واردات و
صادرات) از طریق بندر عباس به کشور
CIS ، چین، هند، افغانستان، عراق و
بالعکس.

انجام کلیه امور مربوط به ثبت سند و
ترخیص کالاهای وارداتی و صادراتی .

حمل کلیه بارهای FCL و LCL، محموله
های خطرناک، سنگین، یخچالی، تانکر،
چادری.

حمل انواع بارهای ریلی .

TIR IRU International
Road Transport
Union

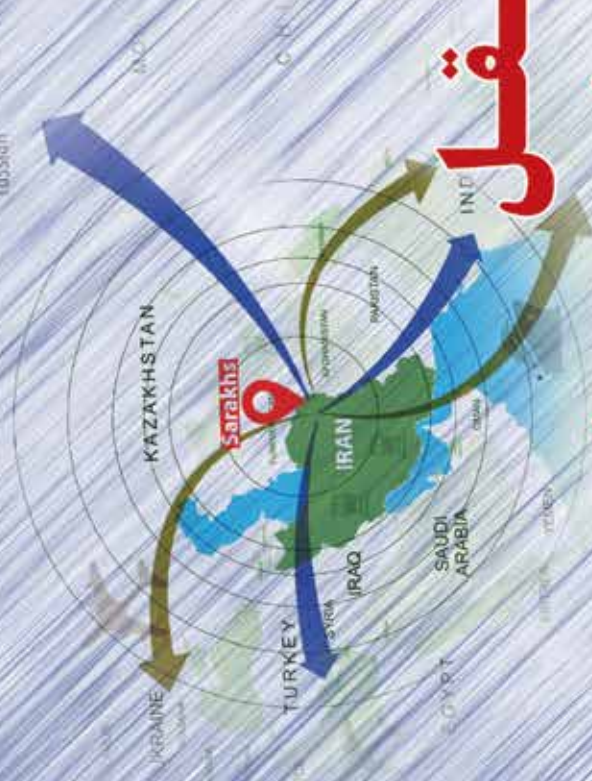


مشهد - بلوار جانباز شمالی - بین جاذباز ۲ و ۴ - ساختمان هواپیمایی قطر - طبقه ۵ - واحد ۱ تلفن : ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ فاکس : ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

Add: Apt. No. 1 - 5th Floor - Qatar Airways Bldg - North Janbaz Blvd. - MASHHAD - IRAN

Tel: +98 513 766 41 31 - 4 Fax: +98 513 766 41 30

www.asatarabar.ir asatarabar@gmail.com



منطقه ویژه اقتصادی سرخس
Sarakhs Special Economic Zone

انرژی و حمل و نقل مزیت اصلی منطقه ویژه اقتصادی سرخس

تبدیل منطقه ویژه اقتصادی سرخس به فضای فعالیت های گاز بنیاد
احداث واحدهای مینی ریفری



احداث واحدهای پتروشیمیایی در سایت انرژی منطقه ویژه اقتصادی
احداث شهر منطقه ای انرژی



منطقه ویژه اقتصادی سرخس

تلفن: ۰۵۱۳۷۶۱۵۰۶۵
نمابر: ۰۵۱۳۷۶۱۵۰۶۷

سرخس سرزمین فرصت‌های طلایی برای سرمایه‌گذاری‌های سودمند



طی ماه‌های گذشته منطقه ویژه اقتصادی سرخس با تعامل خوبی که با ستاد نظارت گمرکات خراسان رضوی و اداره کل گمرک سرخس داشته است، وضعیت زیرساخت‌های گمرکی و بازرگانی در منطقه ویژه اقتصادی سرخس متحول شده است. خارجی‌ها مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را برای ورود سرمایه‌هایشان به ایران انتخاب کرده‌اند که این مسئله به نفع اقتصاد این مناطق است. چرا که ظرفیت‌های این مناطق به سرمایه‌گذاران اجازه فعالیت آزاد اقتصادی و تجاری را می‌دهد. دکتر احمد صادقی گلمکانی مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی سرخس با تشریح این موارد اعتقاد دارد سرمایه‌گذار خارجی پس از حصول اطمینان از سرمایه‌گذاری در مناطق ویژه به سرزمین اصلی نیز متمایل خواهد شد. منطقه ویژه اقتصادی سرخس می‌تواند پیشگام حضور سرمایه‌گذاران در دوران پسا تحریم باشد. مشروح این گفتگو را در ادامه بخوانید.

اقتصاد

۴

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

■ بفرمایید مهم‌ترین ویژگی‌ها و مزایای این پل ریلی و زیرگذر تخلیه غلات شرق کشور چیست؟

با توجه به موقعیت ممتاز منطقه ویژه اقتصادی سرخس و نیاز روز افزون کشورهای حوزه آسیای میانه به استفاده از امکانات تخلیه و بارگیری در این منطقه ما با افتتاح این پل در واقع ظرفیت ترانزیتی غلات و انواع بارهای فله را بسیار گسترش خواهیم داد. این پل با توجه به اینکه در محور عریض ریل مستقر شده، بهترین و سریع‌ترین امکان تخلیه در نقطه صفر مرزی است و همچنین با امکانات ایجاد شده از نظر استاندارد هم از مطلوبیت بالایی برخوردار است.

■ این پروژه چه میزان ظرفیت تجاری و بازرگانی منطقه را افزایش خواهد داد؟

با توجه به برنامه ریزی صورت گرفته امیدواریم بتوانیم ظرفیت ترانزیت را در سال آینده به بیش از ۲ میلیون تن در سال برسانیم که این در نوع خود بی سابقه است. با توجه به اینکه تخلیه بسیار سریع و کم هزینه کالا از واگن به کامیون از تسهیلاتی است که برای تسریع در تخلیه کالاها در سایت ریلی منطقه ویژه اختصاص داده شده

منطقه ویژه اقتصادی سرخس به لحاظ داشتن ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های لازم از جمله منطقه ویژه اقتصادی، بازارچه‌های مرزی و... آماده‌ترین استان کشور برای جذب سرمایه‌گذار است.

سرخس سرزمین فرصت‌های طلایی برای سرمایه‌گذاری‌های سودمند است با نگاهی به پیشینه این منطقه و اهمیت فوق استراتژیک این منطقه در مرکز تبادلات شاهراه قدیمی به این نتیجه می‌رسیم که امروز در شرایط ایجاد شده فعلی چشم انداز بسیار روشنی برای آینده منطقه ویژه اقتصادی سرخس متصور هستیم. سرمایه‌گذاری عظیم بیش از ۵۰۰ میلیارد تومانی در این منطقه و ایجاد زیرساخت‌های بسیار ارزشمندی از جمله راه آهن عریض و نرمال در منطقه ویژه و اتصال آن به مبادی خروجی آسیای میانه یکی از مزیت‌های اصلی این منطقه است. با وجود این زیرساخت‌ها و توجهی که مدیران فعلی منطقه ویژه با همکاری‌های ارزشمند استان قدس رضوی به عنوان متولی موسسه، صادرات بیش از ۲ میلیون تن کالا از طریق ریل‌های اختصاصی این منطقه دور از دسترس نیست.

■ به عقیده شما منطقه ویژه اقتصادی سرخس چه ویژگی‌هایی دارد که توانست به بزرگترین پل ریلی و زیرگذر تخلیه غلات شرق کشور تبدیل شود؟

منطقه ویژه اقتصادی سرخس مجموعه‌ای از ظرفیت‌های بالقوه برای رشد و توسعه فعالیت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی است که داشتن موقعیت ممتاز سوق الجیشی یکی از این پتانسیل‌هاست.

سرخس سرزمین فرصت‌های طلایی برای جهش بزرگ اقتصادی در شرایط ایجاد شده پس از رفع تحریم‌ها و گشایش باب جدید همکاری فی مابین جمهوری اسلامی ایران با بسیاری از کشورهای منطقه است. بعد از لغو تحریم‌ها، ایران وارد بزرگترین بازارهای تجاری جهان می‌شود و هم اکنون خود را برای یک جهش اقتصادی آماده می‌کند.

این پروژه مهم و حیاتی که از الزامات اصلی رونق بازرگانی و استفاده از ظرفیت ریلی منطقه است باعث خواهد شد که با توجه به موقعیت ممتاز منطقه ویژه اقتصادی سرخس در دروازه ورود به آسیای میانه سالانه هزاران تن غلات و کنجاله و سایر بارهای فله در این ایستگاه تخلیه و به مقاصد مختلف حمل شود.



دکتر احمد صادقی گلمکانی، مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی سرخس:

منطقه ویژه اقتصادی سرخس مجموعه‌ای از ظرفیت‌های بالقوه برای رشد و توسعه فعالیت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی است که داشتن موقعیت ممتاز سوق الجیشی یکی از این پتانسیل‌هاست

منطقه ویژه اقتصادی سرخس به لحاظ داشتن ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های لازم از جمله منطقه ویژه اقتصادی، بازارچه‌های مرزی و... آماده‌ترین استان کشور برای جذب سرمایه‌گذار است

سرمایه‌گذاری عظیم بیش از ۵۰۰ میلیارد تومانی در این منطقه و ایجاد زیرساخت‌های بسیار ارزشمندی از جمله راه آهن عریض و نرمال در منطقه ویژه و اتصال آن به مبادی خروجی آسیای میانه یکی از مزیت‌های اصلی این منطقه است

با توجه به برنامه ریزی صورت گرفته امیدواریم بتوانیم ظرفیت ترانزیت را در سال آینده به بیش از ۲ میلیون تن در سال برسانیم که این در نوع خود بی‌سابقه است.

است، در حال حاضر و با هماهنگی‌های صورت گرفته با بخش‌های مختلف و تسهیلاتی که منطقه ویژه اقتصادی سرخس برای سرمایه‌گذاران قائل شده است، تخلیه و بارگیری انواع کالاها در اولویت قرار داشته و در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام می‌گردد و به سمت بازارهای مقصد اعزام می‌شود.

■ کدام بخش‌ها در به ثمر رساندن این پروژه دخیل بوده‌اند؟

حوزه فنی و اجرایی و بازرگانی منطقه در کنار هم با استفاده از منابع داخلی خود منطقه این پروژه را به بهره‌برداری رساندند.

■ این پروژه دارای چه وسعتی است و چه میزان تا به حال هزینه برده است؟

این پروژه با هزینه‌ای بالغ بر ۶ میلیارد ریال و به مدت پنج ماه احداث شده است. ضمن اینکه در این پروژه ۷۰۰ مترمربع بتن ریزی صورت گرفته و توسط مهندسان و نیروهای بومی منطقه ویژه اقتصادی سرخس ساخته شده است و با شروع به کار این ایستگاه، ظرفیت تجاری و بازرگانی منطقه تا ۳۰ درصد افزایش می‌یابد. منطقه ویژه اقتصادی سرخس امکانات خوبی در حوزه ریلی ایجاد کرده است و هم‌اکنون با بهره‌برداری از این پروژه می‌توان گفت زنجیره امکانات در حوزه حمل و نقل ریلی تکمیل‌تر

شده است.

■ در پایان اگر مطلب خاصی باقی مانده است که مطرح نشده، لطفاً بیان فرمایید.

وجود ۵۰ کیلومتر ریل عریض و مطلوب و انبارهای مسقف و روباز و باراندازهای عظیم کالا باعث شده است ظرفیت ممتازی در این منطقه برای صادرکنندگان به وجود آید. صادرات کالا از سرخس توسط خط ریلی و جاده انجام می‌شود و به دلیل محدودیت‌هایی نظیر کمبود واگن و جاده نامناسب ترانزیتی صادرکنندگان با مشکلات متعددی مواجه هستند که با راه‌اندازی پل تخلیه و جاده ترانزیتی جدید و استقرار اداره کل گمرک در منطقه ویژه اقتصادی سرخس این موانع صادراتی برطرف می‌شود.

لازم است بگویم اقتصاد مقاومتی در مناطق ویژه به معنای محور قرار دادن مقوله تولید و صادرات است و باید به جای کسب درآمد از سایر اقدام‌های جنبی، به فعالیت اصلی خود که همان تولید است، رونق بدهیم.

■ و کلام آخر؛

تاکیدات مقام معظم رهبری بر استفاده حداکثری از امکانات و پتانسیل‌های داخلی با ظرفیت‌سنجی و استعدادیابی از منابع ملی است و بر همین اساس برای ایجاد فرصت‌های رشد منطقه‌ای ایشان سیاست‌های اصولی اقتصاد مقاومتی را مطرح نموده‌اند.



تعامل بخش دولتی با بخش خصوصی راهکار حل مشکلات



۲۶ آذر، سالروز بزرگداشت صنعت حمل و نقل، تنها پاسداشت تلاش های جامعه بزرگ حمل و نقل کشور نیست، بلکه یادآور زحمات و از خود گذشتگی گروه بزرگی از مردم شریف این سامان است که با عملیاتی گسترده در پشتیبانی جبهه های جنگ تحمیلی و سپس شرایط سخت تحریم ها همواره باور مردم عزیز کشورمان بوده اند. به منظور یادآوری بخشی از این مجاهدت ها، قدمت کار و سوابق درخشان در پشتیبانی از جبهه ها و بالاخره کار آفرینی، گفتگویی صمیمانه با آقای طاهر علی حسن زاده رئیس هیئت مدیره گروه شرکت های فجر انجام دادیم که خلاصه ای از آن تقدیم می گردد.

تجربیات

۶

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

بانگیزه خود از ایجاد هلدینگ فجر توضیح دهید؟

از سال ۱۳۸۲ با توکل بر خداوند متعال سرمایه گذاری در بخش معادن را آغاز نموده و با همکاری فرزندان و همدلی سایر شرکا توانسته ایم با برنامه ریزی و مدیریت منسجم و هدفمند به اذعان بسیاری از صاحب نظران اقتصادی، این نقطه را به عسلویه شرق کشور مبدل سازیم. همچنان با تلاش بسیار به توسعه فعالیت های خدماتی، هم به فعالیت های کار آفرینانه و اشتغال زایی خود ادامه داده و شروع به تأسیس چند شرکت در زمینه های مختلف خدماتی و تولیدی نمودیم که در نهایت این تلاش ها منجر به گسترش و توسعه فعالیت ها و ثبت نزدیک به ۲۰ شرکت حرفه ای در زمینه های مختلف حمل و نقل، اکتشاف و بهره برداری معادن، راه سازی، تولید کاشی، تولید تجهیزات پزشکی، گازرسانی و... و در نهایت هلدینگ فجر که ناظر بر تمامی شرکت های زیر مجموعه است، گردید.

فعالیت های شما پیوندی هم با معدن دارد ما می دانیم که در کشور، معادن، وابسته به حمل و نقل جاده ای هستند. هلدینگ حمل و نقل را برای چه منظوری دایر کردید؟

حمل و نقل که با جابجایی کالاها از نقطه ای به نقطه ای دیگر آغاز می شود، از جمله خصائص ذاتی، کهن و ماندگار انسان هاست، به همین دلیل آشنایی انسان با پدیده حمل و نقل به زمان های باستانی برمی گردد و همان طور که می دانید قدیمی ترین روش تجارت عبارت از مبادله کالا با کالایی دیگر بوده که ضرورتاً نیازمند حمل و نقل و جابجایی کالا می باشد که نشان دهنده اهمیت بحث حمل و نقل است.

بر این اساس عمده ترین اهداف استراتژیک شرکت های حمل و نقل این مجموعه هلدینگ که شرکت هایی به نام های کالای داخلی فجر تربت، کالای داخلی همای فجر سنگان و حمل و نقل امیر سنگان فعالیت می کنند، عبارت اند از:

- ارتقاء سطح ایمنی و برقراری تسهیلات امداد رسانی در شاخه های مختلف حمل و نقل
- کاهش هزینه ها، اقتصادی نمودن فعالیت ها، افزایش بهره وری، توسعه کیفی منابع انسانی و ارتقاء کیفیت خدمات در بخش حمل و نقل

- گسترش حمل و نقل چندوجهی، ترکیبی و کانتینری و برقراری تناسب در حمل و نقل جاده ای
- استفاده از تجهیزات و ناوگان با فن آوری جدید در حمل و نقل جاده ای و تخصیص منابع حاصله از صرفه جویی استهلاک ناوگان و مصرف انرژی (تقلیل آلودگی محیط زیست و افزایش ایمنی)

- گسترش تأمین اجتماعی، تکمیل و تعمیم پوشش بیمه ای در فعالیت های مختلف حمل و نقل جاده ای
- بازسازی نیروی انسانی موجود، جذب و آماده سازی و سازمان دهی نیروهای متخصص در

■ حاج آقا ابتدا در مورد فعالیت های اقتصادی و اجتماعی خود بگویید و نقشی که در دوران جنگ تحمیلی داشته اید، آن گونه که ما شنیدیم شما موفق به یک بسیج عمومی از هم صنفان خود شده و توسط صنف کامیون داران و سایر علاقه مندان به لقب پدر صنعت حمل و نقل خراسان پهنور آن زمان نائل گردیده اید.

بنده در سال ۱۳۵۷ چند موسسه حمل و نقل را تأسیس کردم و چندی بعد با شروع جنگ تحمیلی در اجرای فرمان حضرت امام خمینی مبنی بر تخلیه بنادر با همکاری عزیزان حدود ۶۰۰ کامیون از سراسر خراسان بزرگ به بنادر جنوبی کشور اعزام نمودیم که نقش مهمی در زمینه تأمین مایحتاج عمومی مردم سراسر کشور از بارهای انباشته شده در این بنادر داشت. همچنین در طول جنگ تحمیلی از جمله عملیات والفجر در انتقال اسرای عراقی به پشت خط مقدم و یا تدارک ۸۰۰ کامیون و اعزام به جبهه های جنگ برای تحویل ارزاق و کمک های مردمی به رزمندگان مجاهد همچنین با تأسیس موسسه خیریه آوای فجر و حمایت از کودکان خردسال بد سرپرست و بی سرپرست بخشی از دین خود به مردم و انقلاب را ادا نمودیم و لقب پدر صنعت حمل و نقل و پدر ایتم لطف و عنایت همکاران و عزیزان بنده است.

■ با توجه به فعال بودن در حوزه معادن استان و تأسیس چند شرکت در این زمینه، لطفاً در رابطه



حاج طاهر علی حسن زاده رئیس هیئت مدیره
گروه شرکت های فجر:

حمل و نقل یکی از مهم ترین زیرمجموعه های خدمات برای اشتغال زایی است و با بالا بودن میزان سرمایه گذاری وجودش در کلیه عرصه های اقتصادی اجتناب ناپذیر بوده و رکن اصلی توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی یک جامعه موفق می باشد

دستگاه های دولتی و بخش خصوصی برای حل مشکلات واحدهای تولیدی، خدماتی و صنعتی می بایست تعامل داشته باشند و با قوانین و سیستم های اداری دست و پاگیر که (بیشتر نقش کند کننده داشته اند تا تسریع کننده) آن مشکلات را افزایش ندهند زیرا این مشکلات علاوه بر تأثیرات منفی اقتصادی در حوزه های اجتماعی و سیاسی نیز تأثیر گذار است

سه شرکت حمل و نقل زیرمجموعه هلدینگ فجر با حدود ۱۵۰ نفر پرسنل اداری و اجرایی فعال به صورت مستقیم و بیش از ۷۰۰ نفر به طور غیرمستقیم اشتغال ایجاد نموده اند

هلدینگ فجر باهدف بالا بردن سطح خدمات حمل و نقل در زیرمجموعه های خود و با پشتوانه قوی منابع انسانی متخصص و بهره گیری از تجهیزات مدرن، آمادگی کامل برای اجرای پروژه های درون مرزی و برون مرزی را دارد

حمل و نقل جاده ای

- کاهش مصرف سوخت و استهلاک خودروها علاوه بر این هلدینگ فجر باهدف بالا بردن سطح خدمات حمل و نقل در زیرمجموعه های خود و با پشتوانه قوی منابع انسانی متخصص و بهره گیری از تجهیزات مدرن، آمادگی کامل برای اجرای پروژه های درون مرزی و برون مرزی را دارد و برای حفاظت از محیط زیست در مکانیسم سوخت ماشین آلات خود سیستم های تصفیه مجدد کار گذاشته تا علاوه بر کاهش مصرف سوخت، میزان آلاینده های نیز به شدت کاهش یابد؛ که این امر در کنار مراقبت های دوره ای از سیستم انژکتور ماشین آلات و جلوگیری از افزایش درصد سوخت دستگاه، سبب محافظت از محیط زیست می گردد، این مهم را شرکت های حمل و نقل هلدینگ فجر در دستور کار خود قرار داده اند.

■ به نظر شما صنعت حمل و نقل چه نقش و

جایگاهی در شکوفایی اقتصاد و اشتغال زایی در کشور به خصوص منطقه دارد؟

ساختار حمل و نقل به دلیل داشتن نقش زیر بنایی، تأثیری مستقیم بر قیمت تمام شده کالاها می گذارد. آثار اقتصادی حمل و نقل را می توان در رابطه با همه فعالیت های اجتماعی و اقتصادی مانند صنایع کشاورزی، تولید محصول، خدمات، توریسم و ... برشمرد که تمامی ارکان اقتصادی از ابتدای امر تولید تا رساندن کالا به بازارهای مصرف نهائی را تحت تأثیر قرار می دهد. با نگاه موشکافانه به این صنعت می بینیم که هیچ فعلی در اقتصاد جامعه بدون استفاده صنعت حمل و نقل انجام نمی پذیرد. بخش حمل و نقل به صورت کوتاه مدت، میان مدت و درازمدت بر متغیرهای اقتصاد کشور اثر می گذارد.

آثار کوتاه مدت آن شامل آثار مربوط به افزایش یا کاهش هزینه زندگی به طور مستقیم از طریق هزینه های حمل و نقل هر خانواده و به طور غیرمستقیم از طریق تأثیر روی قیمت سایر کالاها می باشد.

آثار میان مدت شامل تأثیر قیمت های حمل و نقل روی مصرف خدمات جایگزین از قبیل ارتباطات بوده و آثار درازمدت مربوط به تغییر مبانی محاسبات اقتصادی طرح های تولیدی و عمرانی می باشد. یکی از عوامل آن تأثیری است که در سطح کلان از نقطه نظر اشتغال، تولید، سرمایه گذاری، صادرات و ... بر اقتصاد کشور برجای می گذارد.

موضوع مهم در اشتغال زایی، میزان سرمایه گذاری برای ایجاد هر شغل است. حمل و نقل یکی از مهم ترین زیر مجموعه های خدمات برای اشتغال زایی است و با بالا بودن میزان سرمایه گذاری وجودش در کلیه عرصه های اقتصادی اجتناب ناپذیر بوده و رکن اصلی توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی یک جامعه موفق می باشد.

سه شرکت حمل و نقل نامبرده از زیرمجموعه هلدینگ فجر با حدود ۱۵۰ نفر پرسنل اداری و اجرایی فعال به صورت مستقیم و بیش از ۷۰۰ نفر به طور غیرمستقیم اشتغال ایجاد نموده اند.

■ در حال حاضر با توجه به اهمیت صنعت حمل و نقل در دنیا، شما با چه موانع و مشکلاتی روبرو هستید؟

به دلیل نابسامانی شرایط اقتصادی منطقه، از نظر حمل بار با مشکلات عدیده ای روبرو هستیم که عدم هماهنگی بین مسئولان ذیربط این مشکلات را برای سرمایه گذاران این عرصه به چندین برابر افزایش داده است.

عدم برنامه ریزی درازمدت و وجود قوانین دست و پاگیر، هزینه ساز و کم بهره، عدم اعتقاد و اعتماد به تصمیمات اخذ شده، همچنین ضعف امکانات حمل و نقل داخلی حتی به بازار جهانی محصولات نیز صدمه وارد می کند. صادرات توسط یک راه زمینی چند صد کیلومتری تا یک کشور همسایه خیلی راحت تر و اقتصادی تر از طی یک راه دریایی چند هزار مایلی تا آن سوی دنیاست؛ اما فقدان همین راه زمینی کوتاه تا کشور همسایه می تواند بر صادرات و بازاریابی و اقتصاد یک کشور تأثیرات منفی چشمگیری بگذارد؛ اما این تنها مشکل فراور نیست، بلکه هزینه بالا، کار آبی پایین و صدمات وارده به بهره برداران، پیر بودن ناوگان صنعت حمل و نقل که نقش مهمی در بالا بودن هزینه ها دارد نیز به همان اندازه مشکل آفرین است در صورتی که با به روز شدن ناوگان امکان افزایش کارکرد ناوگان و اشتغال مستقیم تعداد بیشتری را فراهم می نماید.

■ شما چه راهکارهایی را برای رفع موانع پیش رو پیشنهاد می نمایید؟

دستگاه های دولتی و بخش خصوصی برای حل مشکلات واحدهای تولیدی، خدماتی و صنعتی می بایست تعامل داشته باشند و با قوانین و سیستم های اداری دست و پاگیر که (بیشتر نقش کند کننده داشته اند تا تسریع کننده) آن مشکلات را افزایش ندهند زیرا این مشکلات علاوه بر تأثیرات منفی اقتصادی در حوزه های اجتماعی و سیاسی نیز تأثیر گذار است. از طرفی همان طور که عرض کردم ناوگان حمل و نقل بسیار فرسوده است یکی از مشکلات اساسی و زیربنایی این بخش مهم است که دولت می تواند با در اختیار گذاشتن وام و تسهیلات کم بهره و درازمدت این ناوگان فرسوده را نوسازی نماید.

شرکت بازرگانی اطلس کویر شرق در جهت رفع و حل بخش عظیمی از مشکلات و موانع موجود در حوزه حمل و نقل جاده ای و ریلی و صادرات و واردات و همچنین کاهش آلودگیهای زیست محیطی و ترافیکی دومین کلانشهر مذهبی جهان، در بهترین موقعیت استراتژیکی و در محل شاهراههای ریلی و جاده ای استان و شرق کشور در زمینی به مساحت حدوداً یکصد هکتار (با قابلیت گسترش تا ۳۰۰ هکتار در منطقه سنگ بست) اقدام نمود.



محمد طرحی، مدیر عامل شرکت بازرگانی اطلس کویر شرق: با توجه به قرارگیری این مجتمع در تقاطع شاهراههای ریلی و جاده ای (شمال به جنوب- شرق به غرب) از لحاظ اقتصادی منافع سرشاری را برای فعالان حوزه های صادرات و واردات و حمل و نقل ریلی و جاده ای کشورهای آسیایی میانه و افغانستان در بر خواهد داشت و کمک شایانی نیز به حل معضلات و مشکلات موجود و اشتغالزایی، بخصوص در منطقه محروم سنگ بست و اطراف آن خواهد نمود و با اجرای این طرح عظیم ملی موجبات اشتغال بیش از ۲۰۰۰ نفر فراهم می گردد.

وی چهار بخش ساختاری این مجتمع را به شرح ذیل تشریح کرد:

۱- سایت گمرکی:

این شرکت محدوده ای از سایت محصور شده خود را به مساحت ۹۵۶۰۰ مترمربع به منظور انجام فعالیت های امور گمرکی با کلیه زیرساختهای لازم طراحی و احداث نموده است.

۲- پایانه بار ترکیبی (ریلی و جاده ای):

اختصاص دادن فضایی بالغ بر ۷۳۰۰۰ مترمربع (پایانه کامیونی) و ۶۵۰۰۰ متر مربع (پایانه ریلی) و با بهره گیری از قابلیت های ویژه جهت انجام امور حمل و نقل ترکیبی ریلی و جاده ای.

۳- سایت انبارهای اختصاصی:

فضایی مناسب جهت انبارداری کالاهای وارداتی و صادراتی با امکان تجمیع کلیه زیرساختهای لازم مانند استقرار ارزیابان گمرک، شرکتهای حمل و نقل با دسترسی مناسب به ریل راه آهن و جاده نیز در این سایت پیش بینی و اجرا شده است.

۴- مجتمع های تجاری و اداری:

جهت سهولت انجام امور بازرگانی برای فعالان این صنعت و کاهش هزینه های مربوط به قیمت تمام شده کالا، این شرکت اقدام به طراحی فضاهای مختلفی نظیر برج های دوقلو، مجتمع تجاری- اداری و همچنین امکانات رفاهی و خدماتی از قبیل: هتل، سالن اجتماعات، مسجد، رستوران و... نیز نموده است.

مدیرعامل شرکت بازرگانی اطلس کویر شرق همچنین افزود: با توفیقات خداوند متعال و در سایه توجهات حضرت ثامن الحجج، علی بن موسی الرضا (ع)، خوشبختانه پس از گذشت سال ها تلاش و کار فراوان و بکارگیری نیروهای متخصص و مجرب موفق به بهره برداری از این مجتمع با صادرات و واردات انواع کالا به کشورهای CIS و ... از طریق ریل و جاده گردیده است و هم اکنون نیز با توجه به وجود امکاناتی نظیر باسکول ریلی ۱۲۰ تنی، باسکول های کامیونی ۶۰ تنی، یک باب انبار سربوشیده ۱۲۷۰ متر مربعی استاندارد، فضای باراندازی در حدود ۱۰۰ هکتار، خیابان کشی و آسفالت معابر، فضای سبز مناسب و ... در مجمعی که بهره مند از حصارکشی کامل، روشنایی، دوربین های مدار بسته و استقرار نیروهای حراست مجرب می باشد آمادگی خود را جهت ارائه هر گونه خدمات به بصورت مطلوب و در محیطی

با امنیت کامل به تجار و بازرگانان محترم اعلام میداریم.



اولین، بزرگترین و پیشرفته ترین
مجتمع بازرگانی، انبارداری و پایانه ای نوین خصوصی در شرق کشور

آدرس: کیلومتر ۲۵ جاده مشهد- فریمان، روبروی پمپ بنزین سنگ بست
دفتر مشهد: خیابان هاشمی نژاد ۲۸، چهارراه اول سمت چپ، پلاک ۱۰/۴۸۸
تلفن: ۳۲۲۹۰۰۴۴-۳۲۲۸۰۰۴۴-۳۲۲۱۸۸۳۵-۰۵۱ فاکس: ۳۲۲۱۸۸۲۲-۰۵۱
www.atlaskavirshargh.com





صاحب امتیاز و مدیر مسوول:

مهندس حمیدرضا شوشتریان

زیر نظر شورای نویسندگان

سر دبیر:

مهندس حسین کوه زاد

۰۵۱-۳۸۴۱۳۳۲۳

سرپرست واحد خبر:

سیدحیدر رضوی

طراحی و صفحه آرایی:

جواد زوار

گروه ترجمه:

زهرا پزیشکی

ویراستار:

احمد حسین زاده

عکس:

حسین نظامی

واحد بازرگانی:

تلفکس: ۰۵۱-۳۸۴۲۰۱۱۱

سامانه پیام کوتاه:

۳۰۰۰۶۹۷۷۰۵

نشانی:

تهران - شریعتی - خیابان دستگردی

پلاک ۷۴

طبقه دوم - واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۰۹۶۱

دورنگار: ۰۲۱-۲۲۲۶۹۰۳۲

مشهد - خیابان سلمان فارسی

مقابل سلمان فارسی ۷ - مجتمع آبشار

طبقه سوم - واحد ۶

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۲۸۲۶۸

دورنگار: ۰۵۱-۳۸۴۶۴۰۹۱

www.eghtesadasia.com

eghtesadeasia@gmail.com

همکاران فنی:

لیتوگرافی: آفاق شرق

چاپ: ثامن

توزیع ویژه در تهران با طرح اشتراک

وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی

آر قضا

اقتصادی - تحلیلی

سال بیست و چهارم - آذر ۹۵ - شماره ۵۵۱

ISSN: 2538-1776



یادداشت

ضرورت ایجاد تشکلهای بزرگ صنفی و هلدینگهای حمل و نقل منطقه‌ای و بین‌المللی ۱۰

گزارش ویژه:

دست‌اندازهای جاده ترانزیت ۱۱

حمل و نقل

بلوغ و پختگی تشکلهای صنفی از نقاط قوت حمل و نقل جاده‌ای استان (گفت‌وگو با مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی) ۱۶

فعالیت ناوگان کشور با حدود ۳۰ درصد ظرفیت (گفت‌وگو با عضو کمیسیون عمران مجلس) ۱۸

گروه حمل و نقل جاده‌ای افزایش بهره‌وری ۲۰

بخش قابل توجهی از تصدی‌های دولتی به انجمن واگذار شده است (گفت‌وگو با رئیس انجمن صنفی کارفرمایی و مؤسسات حمل و نقل داخلی کالای مشهد و حومه) ۲۱

رانندگان جاده‌ای و امنیت شغلی پایدار ۲۲

اشتغال‌زایی یکی از قابلیت‌های بخش حمل و نقل کشور ۲۳

تحول اقتصاد کشور از مسیر ترانزیت ۲۴

درآمدهای سرشار ارزی با استفاده بهینه از ترانزیت ریلی ۲۶

لزوم ایجاد وزارت حمل و نقل و ترانزیت ۲۷

ضرورت بازتعریف کربدورهای داخلی و بین‌المللی ۲۸

جایگاه و چالش‌های مدیریت در حمل و نقل ۳۰

خرده مالک‌های عامل کاهش قدرت رقابت شرکت‌های حمل و نقل ۳۱

ضرورت اعتماد و اعتقاد دولت به بخش خصوصی ۳۲

عوارض آزادراه‌ها کجا می‌رود؟ ۳۳

کنوانسیون تیر؛ از ایران تا آفریقا ۳۴

نگاه مسئولان به حمل و نقل ناعادلانه است ۳۵

صنعت بیمه؛ حامی نرم‌افزاری صنعت حمل و نقل ۳۷

حمل و نقل تضمین‌کننده رونق گردشگری ۴۰

اقتصاد ایران

صنعت گردشگری موتور محرکه اقتصاد ایران ۴۵

ترامپ و آینده اقتصاد ما ۴۶

حذف صفر مزاحم ۴۷

پاشنه‌های آشیل تشکلهای صادراتی ایران ۴۹

گزارش تجارت خارجی ایران در هشت ماهه ۹۵ ۵۰

وضعیت ایران در گزارش رقابت‌پذیری جهانی ۵۲

ایران ۲۰۱۷ از نگاه اکنون نیست ۵۳

رتبه ایران در آموزش عالی و مهارت‌آموزی صنعتی ۵۴

زیرساخت‌های حقوقی، مالی و فنی تجارت الکترونیک ۵۶

تجارت جهانی

نمایشگاه‌های بازرگانی، حمل و نقل، لوازم و تجهیزات بین‌المللی، گردشگری و فن‌آوری‌های نوین ساختمان ۶۰

مناقصه‌های خدمات فنی و مهندسی کشورهای امارات، کویت و عمان ۶۴

نام و نشانی اعضای انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل داخلی کالای مشهد ۶۹

ضرورت ایجاد تشکل های بزرگ صنفی و هلدینگ های حمل و نقل منطقه ای و بین المللی

ایران با قرار گرفتن در کریدور بین المللی شمال - جنوب و شرق - غرب و داشتن ناوگان بزرگ حمل و نقل زمینی موقعیت ممتازی در منطقه دارد، علاوه بر آن وجود خط راه آهن از چند مسیر شرقی و شمالی تا بنادر جنوبی حمل و نقل ترکیبی را دارای مزیت فراوان ساخته است. اما این همه تنها بخشی از الزامات طراحی هاب حمل و نقل بین المللی برای باقی ماندن در مسیرهای رقابتی بویژه برای اتصال به روسیه، چین و هند است. در این میان هزینه های حمل نقش تعیین کننده ای در موفقیت رونق یک مسیر تجاری دارد، همان گونه که امنیت و تسهیلات عبور بخش دیگری از این الزام را شامل می شود.

در حوزه ترانزیت اغلب کشورها با کاهش زمان، هزینه های عبور و ارایه تسهیلاتی که مسیرها را فاقد توجیه اقتصادی کرده به منافع درازمدت خود می اندیشند و برخی نیز در گیر و دار بروکراسی اسیرند که به ناگه تمامی سرمایه گذاری های گذشته خود را به دود خواهند داد.

اما چرا در این صحنه رقابت جهانی برخی موفق تر عمل کرده تا جایی که جزیره ای کوچک و خشک را به بندری بزرگ تبدیل کرده و برخی نیز مزیت های بی کران خود را معطل و بعضا نابود ساخته اند. پاسخ به این پرسش طولانی و دارای اجزای متعددی است، اما می توان در این میان یک عامل را برجسته دانست. بی تردید فعالان اقتصادی آن حوزه پیشتر از دولت های خود عمل کرده اند.

در کشوری چون ایران که درآمدهای اصلی کشور بر نفت استوار بوده و آن هم در اختیار دولت قرار می گیرد تا بر حسب سیاست ها، برنامه ها و البته محدودیت های تشخیصی توزیع گردد، این ادعا مناقشه برانگیز می نماید، با این حال مصمم هستم تا بر این گفته پای فشارم که بخش خصوصی می تواند با اطلاع رسانی از منافع ملی حاصل از درآمد های ارزی و اشتغالزایی گسترده و با انسجام درونی، جدی تر از گذشته مطالبه گری نموده و با یافتن شرکای بزرگ بین المللی و با ارایه پروژه های منطقه ای با دستی پر با دولت رایزنی نماید. کاری که البته آسان نیست.

با این حال آنچه جامعه حمل و نقل کشور را سال ها رنج داده و کلید حل آن نیز در اختیار دولت است، ناوگان فرسوده، نداشتن متولی واحد در بخش ترانزیت، بروکراسی حاکم و نقش بسیار کم رنگ فعالان این بخش در تصمیم سازی است. هر چند در سال های اخیر تشکل های صنفی حمل و نقل با روانه کردن نماینده های خود به اتاق های بازرگانی توانسته اند پارلمان بخش خصوصی را سخنگوی برخی مطالبات خود سازند، اما چه کسی است که نداند خلا ناشی از یک تشکل بزرگ و هماهنگ علت اصلی صدای ضعیف این بخش است. سال ها ست که در جهان سندیکاهای بزرگ که در گذشته نیز در ایران متداول بوده توانسته اند سخن خود را واحد و برنامه های کاری خود را هماهنگ ساخته و هلدینگ های بین المللی حمل و نقل نیز با مشارکت کشورهای ذی نفع، طرح های بزرگ را با تامین سرمایه و توافقات سیاسی و اقتصادی مدیریت نمایند. بخشی از این ظرفیت در کشور ما مغفول و بخشی نیز به دلیل تحریم ها دشوار بوده است. اکنون با دوره جدید پسا تحریم که بی تردید دوام می یابد و تمایل عمیق مسئولین ارشد نظام و دولت امید، می رود مسیر های جدیدی از تعامل دولت و بخش خصوصی در آستانه اجرای برنامه ششم توسعه گشوده شود.

بی تردید برای حراست از سرمایه گذاری های عظیمی که تا کنون در این حوزه انجام گرفته با یکپارچه سازی بخش صنفی حمل و نقل بجای انجمن های موازی و گاه ناهمسو و جذب شرکای جهانی بجای سرمایه ها و امکانات خرد می توان جهشی را در این حوزه شاهد بود.



حسین کوه زاد

جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب و مسیر عبور کریدورهای مهم حمل و نقل بین‌المللی از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند است؛ بنابراین با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت اقتصادی و ژئوپولیتیک خود استفاده نماید. خراسان رضوی نیز به دلیل هم‌جواری با کشورهای افغانستان، ترکمنستان و قرار گرفتن در مسیر ارتباطی بازار ۱۰۰ میلیون نفری کشورهای CIS از جایگاه خاصی در حوزه ترانزیت برخوردار است. به بهانه ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل با توجه به اهمیت و جایگاه مهم اقتصادی ترانزیت کالا و حمل و نقل بین‌المللی در خراسان رضوی، اقتصاد آسیا میزگردی با حضور آقایان مجتبی بهاروند عضو هیئت نمایندگان اتاق خراسان رضوی و نایب‌رئیس اول کمیسیون حمل و نقل لجستیک و گمرک اتاق ایران و رئیس انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالای مشهد، سید قاسم حسینی، نایب‌رئیس، حیدر خادم‌زاده، عضو و خزانه‌دار، محمدرضا قربانی و سید محمد دانش علاقه‌مند اعضای هیئت مدیره این انجمن برگزار نمود تا به بررسی ظرفیت‌ها، مشکلات و... آن پرداخته شود. ماحصل این گفتگو در ادامه تقدیم می‌گردد.

■ در حال حاضر ترانزیت چه اهمیتی برای کشور و استان دارد؟



عبور بیش از ۷۰ درصدی محموله‌های ترانزیتی و صادراتی از استان

مجتبی بهاروند - یکی از شاخصه‌های مهم تجارت بین‌المللی در دنیای کنونی مسئله ترانزیت است و ترانزیت یعنی سهیم شدن در بازارهای بین‌المللی و اختصاص بخشی از ثروت نهفته در این بازار و عبور از دروازه‌های تجارت بین‌المللی بر اساس قانون حمل و نقل ترانزیت خارجی کالا. ایران با ۱۵ کشور دنیا از طریق مرز آبی و خشکی همسایه است و علاوه بر این‌ها امکان اتصال به روسیه، اروپای شرقی،

مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک طرف و آسیای جنوبی، جنوب شرق خاور دور و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر را دارد، در حالی که کشورهای معدودی از چنین ویژگی منحصر به فردی برخوردارند. استان خراسان نیز به واسطه داشتن ۳ مرز ورودی به کشور ترکمنستان و یک مرز ورودی به افغانستان به عنوان دروازه ورود به کشورهای آسیای میانه و افغانستان شناخته می‌شود و به جهت وجود بازارهای کشورهای CIS و افغانستان و حجم بسیار بالای کالا همه‌روزه از مسیر ایران ترانزیت و برای دسترسی به کشورهای یاد شده از مرزهای استان عبور داده می‌شود. در این فرایند ۲۰۰ شرکت حمل و نقل بین‌المللی استان مستقر در استان با در اختیار داشتن بیش از ۸۰۰۰ ناوگان باری مشغول به فعالیت هستند که هم درآمدزایی و هم اشتغال‌زایی بالایی را به همراه دارند. این شرکت‌ها سهم به سزایی از ترانزیت را بر عهده داشته به‌طوری که با قاطعیت می‌توان گفت بیش از ۷۰ درصد از محموله‌های ترانزیتی و صادراتی کشور به آسیای میانه و افغانستان توسط شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان انجام می‌شود.



اشتغال‌زایی و درآمدزایی ترانزیت

حیدر خادم‌زاده - یکی از حوزه‌های اهمیت ترانزیت، درآمدزایی و منابع اقتصادی و مالی آن است که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم نصیب کشور می‌شود. همانند درآمدهای ناشی از خدمات بیمه‌ای، بانکی، فورواردری، کریری، تخلیه و بارگیری و انبارداری، دریافت هزینه‌های تن کیلومتر و غیره.

اهمیت بعدی ترانزیت ایران، خدمات‌رسانی به کشورهای محصور در خشکی همانند آسیای میانه و افغانستان است که تنها راه دسترسی آن‌ها به آب‌های آزاد خلیج فارس می‌باشد؛ که این وابستگی می‌تواند مزایای اقتصادی و سیاسی فراوانی را برای کشور ما

به همراه داشته باشد. از سوی دیگر ناوگان و رانندگان می‌تواند مبلغ جایگاه فرهنگی و اقتصادی ایران در منطقه باشد.



ترانزیت، صادرات خدمات

سید قاسم حسینی - اگر ما می‌خواهیم در مورد اهمیت ترانزیت صحبت کنیم باید اول این‌ها را در مسئولین دولتی ایجاد کنیم که ترانزیت، ارزآوری غیرنفتی برای ما دارد و با توجه به محدودیت ذخایر نفتی و نوسانات بازار، ما باید از اقتصاد نفت محور رها شده و به سمت اقتصاد صادرات محور سوق پیدا کنیم. ترانزیت به نوعی صادرات خدمات است که برای ما هم ارزآوری و هم اشتغال‌زایی را به همراه خواهد داشت و با توجه به کشورهای محصور در خشکی اطراف ما، ترانزیت و انتقال کالاهایشان از طریق ایران می‌تواند نیاز آن‌ها را به ما بیشتر کند.



باری که تماماً بخش خصوصی بر دوش می‌کشد

محمدرضا قربانی - ترانزیت نزدیک‌ترین، راحت‌ترین و سهل‌الوصول‌ترین درآمدی است که دولت می‌تواند کسب کند چراکه در سایر بخش‌ها همانند گردشگری، صنعت و ... دولت باید ابتدا سرمایه‌گذاری کند که بعد درآمدی ایجاد شود ولی در ترانزیت به دلیل موقعیت سوق‌الجیشی کشور و واقع شدن در حاشیه خلیج فارس و نیاز کشورهای محصور در خشکی شمالی و آماده بودن زیرساخت‌ها با یک برنامه‌ریزی

مدون و جامع خیلی سریع به یک درآمد ارزی چشم‌گیر خواهد رسید.



ترانزیت هر یک میلیون تن کالا، ایجاد ۲۰ هزار فرصت شغلی

سید محمد دانش علاقه‌مند - با توجه به کارشناسی‌ها و بررسی‌های انجام شده در صنعت ترانزیت، با عبور کالا از خاک ایران امکان ایجاد فرصت‌های شغلی با هزینه کم را داشته، به طوری که طبق برآورد کارشناسان، عبور هر یک میلیون تن کالا از کشور برای حدود ۲۰ هزار نفر فرصت شغلی مناسب ایجاد می‌کند. کالایی که قرار است از کشور ترانزیت شود، کالایی است که مبدأ و مقصد آن کشور دیگری است، بنابراین وقتی کالا یا کامیون وارد کشور می‌شود و قرار است از کشور ما عبور کند، احتیاج به یک سری خدمات جانبی از جمله سرویس‌ها و تأسیسات مانند تعمیرگاه‌ها، پمپ‌بنزین، هتل‌ها، استراحتگاه‌ها، فروشگاه‌ها و ... دارد که خود این موضوع سبب رونق مشاغل جانبی می‌شود.

پیرامون ظرفیت‌ها، پتانسیل‌ها و سرمایه‌گذاری انجام شده در شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان نظر شما چیست؟

بخش خصوصی سرمایه‌گذار اصلی در صنعت ترانزیت

خادم‌زاده - در حدود ۷۰۰۰ تا ۸۰۰۰ ناوگان حمل و نقل ترانزیت داریم که اگر قیمت هر کامیون را با توجه به فرسوده بودن اکثر کامیون‌های ما ۳۰۰ میلیون در نظر بگیریم، حدود ۲۴۰۰ میلیارد تومان فقط ارزش کامیون‌هایی است که در حال ارائه خدمات به صنعت ترانزیت در استان می‌باشد. ابنیه، پارکینگ، پایانه‌هایی که بعضی از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی احداث کرده‌اند جزو ارزش افزوده این صنعت است و نکته قابل توجه این است که تقریباً تمامی این سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی انجام شده است و اشتغال‌زایی که بخش خدمات سنگین مثل خدمات تعمیرات، ارائه سرویس به کامیون‌ها،

مجتمع خدمات بین‌راهی و ... را در نظر بگیریم یک طیف وسیعی را شامل می‌شود که معلوم است این صنف بار سنگینی را به دوش می‌کشند.

ظرفیت ترانزیت، ایجاد ۵ میلیون شغل مستقیم

مجتبی بهاروند - در یک مطلب خارجی که می‌خواندم نوشته بود ایران در حال حاضر دویست هزار کامیون دارد و نیاز آن با توجه به واقع شدن در مسیر شاهراه‌های ارتباطی و نیازهای داخلی خودش به دو میلیون و پانصد هزار کامیون است؛ که اگر ایران تعرفه‌های ورود کامیون را مقداری پایین بیاورد و راه‌های ورود کامیون را باز کند، ایران می‌تواند در مدت ۵ سال، ۵ میلیون شغل مستقیم ایجاد کند (یعنی هر کامیون ۲ نفر اشتغال‌زایی می‌کند و ۲/۵ میلیون کامیون، ۵ میلیون شغل مستقیم ایجاد خواهد کرد و ۲۵ میلیون شغل غیرمستقیم در رابطه با ارائه خدمات به این کامیون‌ها ایجاد خواهد شد). پس پی می‌بریم صنعت حمل و نقل داخلی و بین‌المللی چه نقش مهمی می‌تواند در اشتغال‌زایی داشته باشد در بحث حمل و نقل ریلی نیز ما در منطقه بیشترین مسیر ریلی ترانزیتی را داریم و هم‌اکنون با ۴۰۰ لوکوموتیو فرسوده خدمات‌رسانی انجام می‌شود، درحالی که احتیاج ما خیلی بیشتر از این‌هاست. حال شما ببینید تأمین این ۲/۵ میلیون کامیون در طول ۵ سال با تولید داخلی ۱۲۰۰ دستگاه در سال آن‌هم در بهترین شرایط عملاً امکان‌پذیر نیست. پس اگر ما می‌خواهیم به سطح مطلوب حمل و نقل برسیم دولت باید تعرفه‌های واردات کامیون را تا حد زیادی کاهش دهد.

۲۰ هزار نفر اشتغال‌زایی ترانزیت در استان

سید قاسم حسینی - ما هم‌اکنون در استان خراسان رضوی ۲۰۰ شرکت حمل و نقل بین‌المللی داریم که در زمینه ترانزیت فعال هستند، از نظر حجم فعالیت ترانزیتی بین‌المللی بعد از تهران دومین استان کشور هستیم و البته در حوزه ترانزیت به آسیای میانه و افغانستان ما اولین هستیم. با توجه به فعالیت ۲۰۰ شرکت حمل و نقل بین‌المللی در استان، اگر هر شرکت با توجه به دفاتری که در مرزها و بندرها دارند به طور متوسط ۲۰ نفر پرسنل را تحت پوشش مستقیم داشته باشند حدود ۴۰۰۰ نفر اشتغال‌زایی مستقیم می‌شود و اگر هر شرکت به طور متوسط ۴۰ کامیون را تحت پوشش داشته باشد که هر کامیون نیز دو خانواده را پوشش می‌دهد حدود ۱۶۰۰۰ نفر خانوار نیز بدین گونه تحت



پوشش خواهند بود. در نتیجه حدود ۲۰۰۰۰ نفر خانوار تحت پوشش مستقیم شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان هستند که باید به این‌ها اشتغال‌زایی غیرمستقیم ایجادشده را نیز اضافه کرد که حجم بسیار زیادی خواهد شد.

ترانزیت در خدمت توسعه بازارهای صادراتی

محمدرضا قربانی - در بحث توسعه ناوگان، اگر ناوگان توسعه و تعداد کامیون‌ها افزایش یابد، من به‌عنوان مدیر یک شرکت حمل و نقل باید برای کامیون‌هایم بازار ایجاد کنم و دیگر فقط وظیفه‌ام حمل محموله‌هایی از ایران به مقصد کشورهای آسیای میانه نخواهد بود بلکه باید در خارج از ایران نیز به دنبال بازار باشم مثلاً محموله‌هایی را از مجارستان به آلمان یا از آلمان به روسیه حمل کنم که این خود یک توسعه تجارت، صادرات و بازاریابی است، کاری که هم‌اکنون ناوگان ترکیه‌ای انجام می‌دهد صرفاً بارهای ترکیه را جابه‌جایی کند بلکه از آسیای میانه بار را به مقصد ایران حمل می‌کنند و بدین گونه بازارهای هدف را شناسایی و موقعیتی‌هایی را در تسخیر و توسعه بازارهای صادراتی کشورشان قرار می‌دهند.

ترانزیت نیازمند نگاه ویژه دولتمردان

مجتبی بهاروند - سنگاپور به‌عنوان یک کشور موفق در زمینه استفاده از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ترانزیت وقتی که پی برد در زمینه تولید صنعتی نخواهند توانست چندان موفقیتی به دست آورد، به خدمات روی آورد و آن‌هم خدمات حمل و نقل و ترانزیت. به‌طوری‌که هم‌اکنون سالانه حدود ۱۵ میلیون کانتینر در این بندر جابه‌جا می‌شود و با استفاده از این ظرفیت به بالاترین درآمد سرانه ملی دست یافته‌اند. درحالی‌که در بندرعباس و سایر بندرهای کشور در اوج کار ۱/۵ میلیون کانتینر نیز جابه‌جا نمی‌شود. در نتیجه اگر دولتمردان و سیاست‌گذاران به این موضوع توجه ویژه‌ای داشته باشند و از برخی درآمدها و منافع کوتاه‌مدت دست بکشند می‌توانیم از ترانزیت کالا بهترین استفاده را نموده و از خیلی درآمدهای دیگر بی‌نیاز شویم.

وجود ناوگان خارجی در کشور نشان عدم استفاده مناسب از ظرفیت‌های ترانزیت

حیدر خادم‌زاده - در بحث تجربه سنگاپور، همان‌طور که آقای بهاروند ذکر کردند، ما باید به این نکته توجه کنیم که کل سنگاپور به‌اندازه مشهد هم نیست بعد اگر آمار بندرهای دنیا را بگیریم خواهیم دید که سنگاپور همیشه از لحاظ جابه‌جایی کالا و کانتینر بین رتبه یک تا ۵ دنیا

خواهیم بود. یکی از مشکلات عمده ما در این حوزه، نداشتن متولی خاص است که بتواند هماهنگ‌کننده سایر نهاد و سازمان‌های درگیر این صنعت باشند چراکه بر اساس بررسی‌های انجام‌شده بیش از ۲۰ ارگان، نهاد و سازمان برای ترانزیت به‌طور مستقیم و غیرمستقیم تصمیم‌گیری می‌کنند و هر کدام از آن‌ها برای خودشان قوانین و مصوباتی دارند و برخی از آن‌ها به شیوه دستورالعملی قوانینی را مصوب می‌کنند که همین تعدد در تصمیم‌گیری‌ها برای ترانزیت کشور مشکل‌ساز شده است.

عدم وجود امکانات و تأسیسات به‌روز در بندرهای کشور

حیدر خادم‌زاده - پیرامون نقش ترانزیت ما تبلیغات زیادی داشته‌ایم به‌خصوص پیرامون کریدور شمال به جنوب، در این کریدور قرار بود کالا از هند یا شبه‌قاره هند و از طریق بندرهای ایران به اروپای شرقی و به‌خصوص روسیه حمل شود ولی ما به دلیل عدم توجه به دو فاکتور مهم زمان و هزینه ترانزیت باعث شدیم تا فنلاند با تجمیع قوانین و عوارض با کشور روسیه زمان و هزینه ترانزیت را با بندر کدکا و هلسینکی کاهش دهد به‌طوری‌که کانتینرهایی که از هند حرکت می‌کنند بعد از ۱۶ روز وارد بندر هلسینکی می‌شوند و بدون هرگونه توقف و ترانس شیب منت، ۴ روزه به روسیه می‌رسند؛ که درمجموع برخلاف سفارش‌های ما پیرامون کریدور شمال به جنوب که زمان ۴۰ روزه را وعده می‌دهد در مدت ۲۰ روز کالا به روسیه می‌رسد و این کاهش زمان و در نتیجه هزینه، کریدور شمال به جنوب را از انتفاع خارج می‌سازد.

مورد دیگر که باعث افزایش زمان ترانزیت می‌گردد امکانات بندری ماست که از روش‌های روز دنیا به دور است به‌طوری‌که کارشناسان در ده سال پیش، پیش‌بینی کرده بودند برای نوسازی بندرعباس به ۴ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز است چراکه عدم استفاده از دستگاه اتوماتیک و پیشرفته در بندرهای ما، باعث شده

می‌باشد و از بندری مثل لانگ بیچ آمریکا هم خدمات بیشتری ارائه می‌دهد. سنگاپور برای رسیدن به این موفقیت، یک هاب بین‌المللی حمل و نقل ایجاد کرد که خدمات مختلف جاده‌ای، دریایی و هوایی را ارائه می‌دهد به‌طوری‌که هم‌اکنون ۸۰ درصد درآمد سنگاپور صرفاً از خدمات حمل و نقل تأمین می‌شود. حال ما با این موقعیت استراتژیک خدادادی از جمله قرار گرفتن در شاهراه جاده ابریشم که چین برای احیاء آن ۶۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است و سایر شاهراه‌های ارتباطی چه کرده‌ایم.

اگر بتوانیم با توسعه و نوسازی ناوگان و رفع برخی از مقررات دست و پاگیر، سطح خدمات‌دهی را به کشورهای محصور در خشکی افزایش دهیم، با توجه به وجود امنیت در کشور و فقدان آن در کشورهای هم‌جوار خواهیم توانست به آن اعداد و ارقام ذکرشده در بحث اشتغال‌زایی و افزایش سطح درآمد ملی دست یابیم. دلیل عدم استفاده مناسب ما از این ظرفیت و پتانسیل، وجود ناوگان‌های افغانی، ترکیه‌ای، عراقی، بلغاری، ترکمنی، ازبکی، قرقیزی و ... است که در کشور ما جولان می‌دهند و وجود آن‌ها در کشور نشان از ضعف، فرسوده بودن، گران بودن و قوانین درست و پاگیر در زمینه ترانزیت است.

■ مشکلات عمده ترانزیت استان در چه حوزه‌هایی است؟

تعدد مراکز تصمیم‌گیری

سید قاسم حسینی - متأسفانه علی‌رغم اهمیت ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی در کشور که بر هیچ‌کس پوشیده نیست، مشکلات عدیده‌ای در این حوزه وجود دارد که لطمه‌های تأثیرگذاری بر این صنعت وارد نموده است و چنانچه این مشکلات مرتفع نشود در آینده‌ای نزدیک شاهد افول بیش‌ازپیش این صنعت و خروج بخش عظیمی از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی از چرخه ترانزیت و صنعت حمل و نقل بین‌الملل کشور

به جای حمل مستقیم کانتینرها، آن‌ها ابتدا در انبار دپو و بعد منتقل شود که این امر افزایش زمان ترانزیت و در نتیجه افزایش هزینه را به همراه خواهد داشت.

فرسودگی ناوگان ترانزیت

محمدرضا قربانی - یکی از مشکلات عمده حوزه ترانزیت، فرسوده بودن ناوگان حمل و نقل جاده‌ای است چراکه با ناوگان فرسوده نمی‌توان چشم‌انداز خوبی برای ترانزیت کشور پیش‌بینی کرد و این فرسودگی و کمبود ناوگان نو و به‌روز سبب شده ایران در ترانزیت منطقه‌ای جای خود را به رقبای واکذار کند.

مشکل دیگر ما در بخش حمل و نقل فرآورده‌های نفتی است که با توجه به نیاز کشور افغانستان برخی از شرکت‌ها در حمل محموله‌های سوختی فعالیت می‌کنند ولی کشورهای دیگر همانند ترکمنستان و عراق نیز در ارسال محموله‌های سوختی فعال هستند. مشکل ما از اینجا شروع می‌شود که آن‌ها با روش‌های بازاریابی و شناسایی بازار هدف، قیمت‌های مواد سوختی ارسالی را در فصول گرم سال به دلیل کاهش مصرف، کاهش و در فصول سرد، دوباره افزایش می‌دهند ولی مایک قیمت‌گذاری انعطاف‌پذیری و رقابتی نداریم و در نتیجه بازار را در این فصول از دست می‌دهیم و فعالیت شرکت‌هایی مثل ما که در زمینه ارسال سوخت فعال هستند به ماه‌های آبان تا فروردین سال بعد محدود می‌شود و بقیه سال بازار را از دست می‌دهیم و ما باید هزینه‌ها را از جیب تأمین کنیم.

مشکل دیگر در بحث کامیون‌های سوختی، عدم وجود پارکینگ اختصاصی برای این گونه تانکرهاست و فقط شرکت نفت یک پارکینگ دارد که جوابگوی تمامی کامیون‌ها نیست و کامیون‌ها مجبور به پارک در نقاط مختلف شهر می‌شوند که این منجر به حوادث خواهد شد. مشکل بعدی ما، ایجاد بازار رانتی، غیررقابتی و انحصاری در خرید نیمه یکد از دو سه شرکت محدود است که باقیمت‌های بالا و حتی چندین برابر اعلام‌شده رغبت و قدرت نوسازی را از تانکرها فرسوده سوخت گرفته است که این به خودی خود خطرناک است.

خروج سرمایه‌های بخش خصوصی در پی چالش‌های فراروی ترانزیت

سید محمد دانش علاقه بند - بیش از ۹۰ درصد از حوزه حمل و نقل جاده‌ای در دست بخش خصوصی است ولی متأسفانه به دلیل مشکلات ذکر شده و همچنین عدم ثبات اقتصادی، بخش خصوصی را بین

چرخنده‌های بروکراسی دولتی گرفتار کرده و آن‌ها را از هرگونه تغییر و تحولی ناامید می‌سازد؛ بنابراین علاوه بر این که دیگر کسی تمایل چندانی به سرمایه‌گذاری در این صنعت را ندارد بلکه تعدادی از کسانی که در سالیان گذشته سرمایه‌های خود را به این بخش آورده‌اند به دنبال موقعیتی هستند که سرمایه‌های خود را خارج و در جای دیگری سرمایه‌گذاری نمایند. لذا همین‌جا من زنگ خطر را برای مسئولین به صدا درمی‌آورم که هر چه زودتر چاره‌ای بیندیشند.

نامانی مسیر ترانزیت کشور در پی تغییرات پی‌درپی قوانین

مجتبی بهاروند - یکی از مشکلات ترانزیت، تغییرات پی‌درپی قوانین گمرکی است چراکه تغییرات آنی و خلق‌الساعه قوانین سبب افزایش ریسک تجارت و نامانی ترانزیتی ایران خواهد شد. تغییرات مکرر قوانین و تعرفه‌ها نیز علاوه بر سردرگمی تجار و بازرگانان، شرکت‌های حمل و نقل را نیز از برنامه‌ریزی برای انعقاد قراردادهای طولانی‌مدت منصرف خواهد کرد.

قانون تعریف مشخصی برای بارهای ترانزیتی دارد و بارگیری و ارسال کالای ترخیص‌شده از سوی متصدی حمل و نقل به معنای کنترل آن نیست و در بار ترانزیتی، بار فقط از کشور عبور خواهد کرد و من فکر می‌کنم که نباید خارج از رویه قانون عمل کرد و اگر ما هرروز قانون را تغییر دهیم و با تغییر مسئولین رویه انجام قانون نیز تغییر کند دیگر صاحب کالا مطمئن نخواهد بود که می‌تواند کالا و بار خود را از کریدورهایی که برای ساخت و معرفی آن‌ها زحمات و هزینه‌های زیادی انجام‌شده است منتقل نماید و این عدم اطمینان و به سرمایه‌گذاری در ایران لطمه خواهد زد.

مشکل دیگر وجود نهادهای ناظر فراوان است که با اولین اتهام، شرکت‌های حمل و نقل را در ردیف قاچاقچی‌های بین‌المللی قرار می‌دهند. در قانون گمرک آمده که اگر روی موضوعی ظن داشت می‌تواند محدودیت‌هایی را اجرا کند و ازجمله محدودیت گمرک و عدم ارائه خدمات که ما در پی اصلاح آن هستیم. این محدودیت برای شرکت‌های حمل و نقل، درواقع حکم اعدام است. حال این پرونده اتهامی یک، دو و یا چند سال ممکن است به طول انجامد. و در اینجا به‌طور قاطع عرض می‌کنم در استان خراسان رضوی

بالغیر ۹۹ درصد پرونده‌های اتهامی که شرکت‌ها داشته‌اند، در نهایت تبرئه شده‌اند؛ اما آن شرکت دیگر مشتریان را از دست داده و عملاً تعطیل شده و دیگر قادر به بازگشت و راه‌اندازی شرکت نخواهد بود.

تفسیرهای متفاوت از قوانین بالای جان ترانزیت

محمدرضا قربانی - پیرو صحبت‌های آقای بهاروند، باید عرض کنم، تفسیرهای متفاوت مسئولین در گمرک از قوانین گمرکی برای جان شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شده است به‌عنوان مثال در محموله‌های ترانزیتی که سال‌ها پیش از ایران عبور می‌کردند و کامیون اگر در ایران واژگون می‌شد و کل بار از بین می‌رفت این در ردیف عوامل فورس مازور لحاظ می‌شد و شرکت خسارت دیگری را تحمل نمی‌کرد ولی در تغییر و تفسیر جدید همین قانون، شرکت باید بابت باری که از بین رفته و در داخل کشور هم مصرف نشده حقوق و عوارض گمرکی بدهد.

قوانین دست و پاگیر مالیاتی

سیدقاسم حسینی - شفاف نبودن نحوه دریافت مالیات از بخش حمل و نقل به‌خصوص مالیات بر ارزش افزوده، عدم معافیت در رابطه با محل کالاهای ترانزیتی، برخورد سلیقه‌ای ممیزان مالیاتی، ضرایب علی‌الراس در حمل و نقل و ... ازجمله مشکلات ما پیرامون موضوع مالیات است. لازم به ذکر است که در گذشته شرکت‌های حمل و نقل تنها موظف به کسر پنج درصد از کل قرارداد حمل بابت مالیات تکلیفی بودند اما تغییر آن به ماده ۱۰۴ نه تنها سبب عدم رعایت عدالت مالیاتی شده بلکه موجب پرداخت سه مرحله مالیات توسط شرکت‌های حمل و نقل شده است یعنی ۲۵ درصد مالیات عملکرد، ۹ درصد ارزش افزوده و ۴ درصد هم مالیات تکلیفی که در مجموع می‌شود ۳۸ درصد؛ که این امر نفس شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را گرفته است.

قوانین و بخشنامه‌های خلق‌الساعه

حیدر خادم‌زاده - در بحث مشکلات همان‌طور که دوستان هم اشاره داشتند یکی از مشکلات اساسی و عمده ما، وضع قوانین خلق‌الساعه و از پیش اعلام‌نشده است ازجمله اقدام یک‌سویه ترکمنستان برای ناوگان عبوری ایران بود به‌طوری‌که



تصمیم‌گیری‌ها و دستورالعمل‌ها از طریق این پنجره انجام شود. همچنین ایجاد یک سازمان کارآمد و فعال برای حل و فصل مسائل شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت ضروری است در دولت قبل یک اداره به نام اداره ترانزیت ایران ایجاد شد ولی هیچ‌گاه به جایگاه خود نرسید و کارایی لازم را نداشت. چراکه این تعدد مراکز تصمیم‌گیری باعث تاخیرات فراوان در ترانزیت کالا از طریق ایران و در نتیجه رویگردانی صاحبان کالای عبوری از ایران شده و کالای ترانزیتی خود را علی‌رغم هزینه بیشتر، امنیت کمتر به مسیرهای دیگر هدایت خواهند کرد.

جلوگیری از ارائه خدمات به شرکت‌های حمل و نقل فقط با نظر سازمان راهداری

محمدرضا قربانی - باید انحصار در خرید نیمه یک‌های مورد نیاز شرکت‌ها و رانندگان برداشته شود و به تمامی شرکت‌هایی که استاندارد لازم را رعایت می‌کنند این امکان داده شود تا وارد بازار رقابتی شوند.

همچنین باید قانونی تصویب شود که هیچ نهاد، سازمان و یا ارگانی اجازه جلوگیری از ارائه خدمات شرکت‌های حمل و نقل را نداشته باشد مگر سازمان راهداری، چراکه این سازمان به قوانین و ال‌فبای ترانزیت آشناست و با ارسال پرونده پس از ارجاع به این سازمان و در صورت تشخیص آنها از فعالیت شرکت‌ها جلوگیری شود.

تدوین و تصویب طرح جامع ترانزیت

سید قاسم حسینی - یکی از راهکارهای توسعه ترانزیت، تدوین طرح جامع توسعه ترانزیت است که این طرح را باید با مشارکت فعالان بخش ترانزیت اعم از بخش خصوصی و دولتی تدوین کرد تا بدین صورت با تجمیع و یکپارچه‌سازی

و خود مالک بودن ناوگان حمل و نقل ترانزیتی موجب شده تا شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، کنترل بر رفتار رانندگان نداشته باشند که این مسئله موجب افزایش زمان و هزینه ترانزیت می‌شود و از سویی شرکت نمی‌تواند بر اساس استراتژی از پیش تعیین شده با سایر کشورها به رقابت بپردازد چون هنگام عقد قرارداد ادوات کار در دسترس مدیر نیست و اگر این مشکل حل شود، من مدیر می‌توانم بر اساس تجمیع هزینه‌ها و در صورت امکان بهره بردن از حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی، یک نرخ رقابتی را ارائه دهم و بدین شکل زمان و هزینه‌های ترانزیت را کاهش داده و در نتیجه ترانزیت و درآمدزایی و ارزآوری کشور را افزایش دهم.

محمدرضا قربانی - مشکل دیگر، تبعات اجاره کامیون‌های افغانی است که در زمان کمبود ناوگان مجبور به همکاری با آن‌ها هستیم و برخی از این رانندگان به دلیل حمل مواد مخدر در دوغارون دستگیر و دولت تشخیص داده که راننده باید به مجازات برسد و کامیون به حکم دادگاه ضبط و فروش رود است ولی گمرک تفسیر می‌کند که شرکت حمل و نقل طرف قرارداد باید بابت عوارض و حقوق گمرکی ۳۰۰ میلیون تومانی پرداخت کند درحالی‌که کامیون توسط دولت ضبط و پول فروش نیز به حساب دولت واریز شده است هم‌اکنون ۵۰ شرکت حمل و نقل با این چنین مشکلی مواجه‌اند که حتی ممکن است منجر به تعطیلی برخی از آن‌ها شود.

■ برای حل این مشکلات چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟

لزوم ایجاد پنجره واحد ترانزیت

حیدر خادم‌زاده - ما در بحث گمرک، سیستم پنجره واحد گمرکی داریم، در بخش حمل و نقل و ترانزیت هم باید یک پنجره واحد ایجاد شود تا تمامی

باید علاوه بر مبلغ عوارض ورودی، بر اساس پیمایش نیز به ازای هر کیلومتر عبور از خاک ترکمنستان مبلغ یک دلار پرداخت کنند که این امر هزینه‌ای بالغ بر ۱۳۰۰ تا ۱۸۰۰ دلار را بر ما تحمیل می‌کند و در این قضیه وزارت امور خارجه بسیار ضعیف عمل کرده است.

موضوع بعدی رودپاس خط سیر است که افغانستان برای مسیر اسلام قلعہ پر ما تحمیل کرد و بدتر از همه این‌که خود ایران هم تن کیلومتر را یک و نیم برابر کرد یعنی در طول یک ماه ترکمنستان ۱۳۰۰ تا ۱۸۰۰ دلار بابت تن کیلومتر را فقط به کامیون‌های ایرانی تحمیل نمود، افغانستان رود پاس خط سیر را برای مسیر اسلام قلعہ تحمیل کرد و ایران هم هزینه ۱/۵ برابری تن کیلومتر. این واقعا برای ما نامفهوم است و نشان‌دهنده این است که هیچ درکی از ترانزیت و حمل و نقل در کشور وجود ندارد و متولیان امر الفبای این کار را درک نکرده‌اند چراکه وقتی افغانستان و ترکمنستان سهم ما را از بازار ترانزیت خود کاهش می‌دهند این باعث از دست دادن بازار قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و مزار شریف (شمال افغانستان) می‌شود.

موضوع دیگر EPL (سامانه برای ثبت اظهارنامه و تی وان و امور مرتبط با ترانزیت، صادرات و واردات) گمرک است. این سامانه، سرویس‌های بسیار کهنه و ضعیفی دارد که همیشه قطع است و وقتی من می‌خواهم ترخیصی کالای مشتری را با این سامانه به نامش انتقال دهم به دلیل ذکر شده بسیار طولانی خواهد شد که مشتری را عصبانی و ناراحت می‌کند و این سامانه به جای افزایش سرعت باعث کندی ترانزیت هم شده است.

خود مالکی ناوگان حمل و نقل، مانع برنامه ریزی طولانی مدت شرکت‌ها محمد دانش علاقه بند - مالکیت شخصی

بلوغ و پختگی شکل‌های صنفی از نقاط قوت حمل و نقل جاده‌ای استان



حمل و نقل یکی از مهم‌ترین اجزای اقتصاد ملی در هر کشوری است که به دلیل داشتن نقش زیربنایی، تأثیر فراوانی بر فرایند رشد اقتصادی کشورها دارد. خراسان رضوی به دلیل وجود بارگاه منور رضوی و اماکن متعدد گردشگری، قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی و وجود معادن و صنایع فراوان در زمینه حمل و نقل و ترانزیت از اهمیت فراوانی برخوردار است. بنابراین در آستانه ۲۶ آذرماه، سالروز ملی صنعت حمل و نقل فرصت مغتنمی دست داد تا در گفت و گویی با مهندس ابراهیم نصری مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی، به بررسی جایگاه و وضعیت کنونی حمل و نقل و مشکلات فراروی آن در استان بپردازیم.

سید حیدر رضوی

اقتصاد

۱۶

شماره ۵۵۱ - آذرماه ۱۳۹۵

■ استان از چه ظرفیت‌های بالقوه در زمینه حمل و نقل برخوردار است؟

خراسان رضوی با دارا بودن ۴ پایانه مرزی و همسایگی با دو کشور افغانستان و ترکمنستان نقش بسیار مهمی در حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت دارد. پایانه مرزی دوغارون در سال ۱۳۹۴ در زمینه صادرات کالا، رتبه سوم و پایانه‌های مرزی سرخس و لطف‌آباد در زمینه ترانزیت کالا رتبه چهارم و پنجم کشور را به خود اختصاص داده‌اند که این خود نشان‌دهنده جایگاه هم استان در امر حمل و نقل بین‌المللی می‌باشد. در مجموع در طی سال ۹۴، ۶۴ هزار تن واردات، ۱/۵ میلیون تن صادرات و ۳/۳ میلیون تن ترانزیت کالا از پایانه‌های مرزی استان انجام شده است. از سوی دیگر وجود مراکز متعدد تولیدی از جمله کارخانه‌های سیمان در مشهد، خواف، سبزوار، تربت حیدریه، کارخانه فولاد و ... جملگی باعث افزایش پتانسیل حمل و نقل و همچنین صادرات استان شده است.

■ نقش حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت با توجه به هم‌جواری استان با کشورهای آسیای میانه و افغانستان در اقتصاد استان و کشور چگونه است؟

در دنیا ۴۳ کشور محصور در خشکی وجود دارد که مهم‌ترین فاکتور توسعه این کشورها دسترسی به آب‌های آزاد است که از این تعداد ۱۵ کشور در همسایگی ایران قرار دارند و به‌طور شاخص ۷ کشور برای دسترسی به

آب‌های آزاد و تجارت با دنیای خارج نیازمند عبور و ترانزیت از استان خراسان رضوی هستند. همین ظرفیت‌ها باعث شده است که در سطح استان، بالغ بر ۲۰۰ شرکت در زمینه حمل و نقل بین‌المللی فعال باشند که از این حیث خراسان رضوی، جایگاه دوم کشوری را به خود اختصاص داده است. با توجه به آمار ارائه‌شده توسط سازمان صنعت، معدن و تجارت استان بخش عمده‌ای از تبادلات خارجی استان با کشور افغانستان می‌باشد که رتبه سوم پایانه مرزی دوغارون در زمینه صادرات مؤید این مطلب است. علاوه بر این استان خراسان رضوی با دارا بودن ۳ پایانه مرزی با کشور ترکمنستان دروازه ایران برای تجارت و ترانزیت با کشورهای عضو CIS می‌باشد. در طی سال ۱۳۹۴ نیز از طریق ۳ پایانه مرزی استان با کشور ترکمنستان، ۸۴۱ هزار تن کالا صادر و ۲،۷ میلیون تن ترانزیت انجام شده است.

■ آیا در استان طرح مطالعات حمل و نقل انجام شده است؟

طی سال‌های اخیر مطالعات جامع حمل و نقل بار کشور توسط وزارت راه و شهرسازی انجام شده و هم‌اکنون نیز مراحل نهایی تصویب خود را می‌گذراند لیکن در سال گذشته در اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان و با همکاری تعدادی از کارشناسان اداره، مطالعاتی با عنوان راهکار افزایش بهره‌وری حمل و نقل جاده‌ای کالا و مسافر و بررسی تجارت با سایر کشورها انجام و نتایج آن در

پایانه مرزی دوغارون در سال ۱۳۹۴ در زمینه صادرات کالا، رتبه سوم و پایانه مرزی سرخس و لطف‌آباد در زمینه ترانزیت کالا رتبه چهارم و پنجم کشور را به خود اختصاص داده‌اند که این نیز خود نشان‌دهنده جایگاه هم استان در امر حمل و نقل بین‌المللی می‌باشد.

قالب ارائه پیش‌نویس لایحه اصلاح ضوابط تأسیس شرکت‌های حمل و نقل کالا برای سازمان متبوع ارسال گردیده است.

■ برای روان‌سازی حوزه حمل و نقل و ترانزیت استان چه اقدام‌هایی صورت گرفته است؟

یکی از اهداف مهم پایانه‌های مرزی تسریع و تسهیل امور تردد کنندگان از مبادی مرزی با همکاری تنگاتنگ سایر دستگاه‌های مسئول و فعال در پایانه‌های مرزی می‌باشد. در این راستا با برگزاری جلسات متعدد کمیته هماهنگی در مرزها می‌توان به این مهم دست پیدا نمود. در سال ۱۳۹۴ پایانه مرزی دوغارون رتبه نخست برگزاری این جلسات را داشته است. علاوه بر این در اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان اقدامات لازم برای همسان‌سازی فرآیندهای کاری رسیدگی به مدارک ناوگان ورودی و خروجی به کشور در پایانه‌های مرزی انجام شده است.



■ به نظر جنابعالی با توجه به جایگاه ارزنده حمل و نقل در توسعه صادرات، اشتغال‌زایی و درآمدزایی استان، آیا حمایت‌های لازم از سوی بخش دولتی به عمل آمده است؟

با عنایت به این‌که مسئله اشتغال یکی از مهم‌ترین مسائل دولت می‌باشد و حمل و نقل نیز به عنوان یکی از ارکان بسیار مهم توسعه پایدار می‌تواند به نحو بسیار مناسب به این امر کمک کند؛ لذا دولت همواره سعی داشته اقدام‌های مناسبی را برای توسعه این صنعت انجام دهد. ایجاد زیرساخت‌هایی نظیر احداث پل دوم بر روی رودخانه تجن در پایانه مرزی سرخس، اجرای فازهای ۲، ۳ و ۴ پایانه‌های لطف‌آباد از جمله اقدام‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در زمینه توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل بین‌المللی است.

در کنار همه این مسایل، تدابیر حمایتی برای بهبود فضای کسب و کار به طور عام و فعالیت در بخش حمل و نقل به طور خاص نیز در دست انجام است از جمله مجوز قانونی واردات ناوگان زیر سه سال، تصویب طرح‌ها برای اعطای تسهیلات از صندوق توسعه ملی و اجرایی شدن تعدادی از طرح‌ها با تسهیلات مختلف در راستای تحقق همین اهداف عملی شده است.

از دیگر اقدامات دولت می‌توان به ایجاد امنیت بالا نسبت به سایر کشورهای منطقه نیز اشاره نمود

■ برای کاهش تصدیی‌ها و افزایش نقش شکل‌های بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل چه اقدام‌هایی صورت گرفته است؟

در استان خراسان رضوی نزدیک به ۶۰۰ شرکت حمل و نقل و ۴۷ هزار نفر راننده فعالیت می‌کنند که تحت پوشش ۳۴۴ شکل صنفی بخش حمل و نقل جاده‌ای می‌باشند. به پشتوانه این تعداد شرکت، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی قسمت عمده‌ای از وظایف خود را به انجمن موصوف واکذار نموده است. علاوه بر این یکی از نقاط قوت

حمل و نقل استان، بلوغ و پختگی شکل‌های صنفی به دلیل قدمت و سطح بالای فعالیت و تعامل انجمن‌های صنفی است که مشارکت آنان در تصمیم‌گیری‌ها از جمله حمایت‌های دولتی از فرایند حمل و نقل است.

■ وضعیت سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل به خصوص در حوزه بین‌الملل چگونه است؟

یکی از مهم‌ترین بخش‌های سرمایه‌گذاری خارجی، بخش حمل و نقل بین‌المللی می‌باشد. در حال حاضر با توجه به تسهیلاتی که برای سرمایه‌گذاران خارجی در نظر گرفته شده؛ در طی سال گذشته حدود ۲۵ هزار دلار توسط سرمایه‌گذاران خارجی که عمدتاً تبعه افغانستان می‌باشند در این زمینه سرمایه‌گذاری انجام شده است.

■ برای نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل چه اقدام‌هایی صورت گرفته است؟

با توجه به تفاهم‌نامه‌ای که سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با شرکت‌های خودروساز انجام شده است تسهیلات به شرح ذیل پرداخت می‌شود:

- باری: ۷۰ درصد قیمت خودرو تسهیلات تا سقف ۳۰۰ میلیون تومان با کارمزد ۱۲ درصد برای ناوگان اروپایی و کره ای تا سقف ۲۰۰

میلیون تومان با کارمزد ۱۵ درصد بازپرداخت ۶۰ ماهه.

- اتوبوس: ۷۰ درصد قیمت خودرو تسهیلات تا سقف ۳۵۰ میلیون تومان با کارمزد ۱۰ درصد بازپرداخت ۶۰ ماهه.

- مینی بوس: ۷۰ درصد قیمت خودرو تسهیلات تا سقف ۱۲۰ میلیون تومان با کارمزد ۶ درصد بازپرداخت ۶۰ ماهه.

- سواری کرایه: جیلی ۴۵ میلیون تومان تسهیلات با کارمزد ۶ درصد بازپرداخت ۴۸ ماهه.

- طرح‌های حمل و نقل روستایی: وینگل ۴۸ میلیون تومان ۴ درصد + ۱۲ میلیون تومان آورده.

- قیمت تقریبی خودروی اسقاط شده: کامیون ۲۰ تا ۳۵، اتوبوس و مینی بوس ۱۰ تا ۳۰ و نیز سواری کرایه حدود ۵ میلیون تومان.

البته لازم به ذکر است به دلایل قیمت بالای خودروها، بعضاً قیمت خودرو در نمایشگاه‌ها کمتر از نمایندگی خودروساز می‌باشد، قیمت پایین خودروی اسقاطی، کارمزد بالای تسهیلات، نحوه اعطای تسهیلات، فرایند طولانی اخذ تسهیلات، نوبت طولانی بویژه برای سواری کرایه، توقف طولانی پرونده‌ها در بانک‌ها برای اعطای تسهیلات، فعالیت ناوگان فرسوده در اطراف کلان‌شهرها استقبال کم‌رنگی از این طرح شده است.

■ برای حل مشکل مالیات شرکت‌های حمل و نقل چه اقدام‌هایی انجام گرفته است؟

در سال گذشته جلسات متعددی با سازمان امور مالیاتی استان برای پی‌گیری مشکلات صنف حمل و نقل برگزار شد که ماحصل آن برگزاری دوره‌های آموزشی برای مدیران عامل شرکت‌های حمل و نقل داخلی و بین‌المللی کالا و شرکت‌های مسافربری بود و در طی آن تمامی مدیران شرکت‌ها در این دوره شرکت نمودند.



فعالیت ناوگان کشور با حدود ۳۰ درصد ظرفیت



و بخش ریلی برای حمل انبوه و ارزان هدف گذاری شوند.

وی با بیان اینکه هرکدام از حمل و نقل های موجود در کشور اهمیت بالایی از حیث کمک به توسعه دارند، افزود: اما توسعه زیرساخت و ارتقای بهره‌وری باید بر بخش حمل و نقل ریلی متمرکز شود.

رضایی کوچی با بیان اینکه امروز دارای شبکه جاده‌ای ۲۱۴ هزار کیلومتری هستیم که ۶۰ درصد آن راه روستایی است و بالغ بر ۹۰ درصد بار و مسافر از طریق ۲۰ درصد این شبکه جاده‌ای جابه‌جا می‌شود،

وی تصریح کرد: گرچه سهم حمل جاده‌ای به نسبت ریل بسیار بالا بوده و باید سهم ریل را از طریق ارتقای مدیریت و بهره‌وری بالا ببریم، اما باید توجه داشت که کشور ما به نسبت وسعتی که دارد جزو کشورهای کمتر توسعه یافته به شمار می‌شود.

انتقاد از عدم مدیریت مناسب منابع در حوزه حمل و نقل

نماینده مردم چهارم در مجلس دهم،

موقعیت استراتژیک و خدادادی کشور ما در منطقه که بهترین، ارزان ترین و سریع ترین کریدورهای حمل و نقلی شرق آسیا به غرب به شمار می‌رود اهمیت به سزایی دارد، تصریح کرد: خوشبختانه پهنه مناسب و دسترسی های خاص به آب های بین المللی ظرفیتی بی نظیر برای ما به ارث رسانده که باید از این ثروت در ارتقای سهم ایران در کسب درآمدهای بین المللی و بکارگیری فرصت های این حوزه استفاده حداکثری شود.

رضایی کوچی با بیان اینکه باید برای به دست گرفتن بازارهای بین المللی حمل و نقل و توسعه آن را جدی بگیریم، تأکید کرد: عدم استفاده از حمل و نقل و مزایای آن از سوی کشور ما مدیریت بین المللی را وادار به ایجاد مسیرهای جایگزین در کشورهای منطقه می کند که این به ضرر ما است.

رونق حمل و نقل و دسترسی ارزان راهکاری برای تحقق اقتصاد مقاومتی

به گزارش خانه ملت، این نماینده مردم در مجلس دهم، با تأکید بر اینکه رونق حمل و نقل و دسترسی ارزان، بهینه و با بهره‌وری بالا در سطح کشور لازمه توسعه اقتصادی کشور و تحقق اقتصاد مقاومتی است، افزود: بخش حمل و نقل هوایی باید برای دسترسی های سریع مدیریتی، حاکمیتی و اضطراری، بخش جاده‌ای برای دسترسی سریع، فوق العاده، محلی، غیرانبوه، بخش دریایی برای بازرگانی ها، حمل انبوه بین المللی

عضو کمیسیون عمران مجلس، با تأکید بر ضرورت توجه بیشتر به حوزه حمل و نقل در کشور، گفت: حمل و نقل از منظر موقعیت استراتژیک کشور ما می تواند پایه های تحقق اقتصاد مقاومتی را بنا کند.

محمد رضا رضایی کوچی با اشاره به نقش ممتاز کمیسیون های تخصصی مجلس، گفت: کمیسیون ها یکی از ارکان اصلی تصمیم گیری و نظارتی مجلس شورای اسلامی هستند و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی مرجع ورود و کارشناسی و حاکمیتی مجلس در حوزه های حمل و نقل، مسکن، عمران شهری و روستایی و بازسازی آسیب های حوادث غیرمترقبه می باشد.

عملکرد قابل قبول کمیسیون عمران در مجلس نهم

عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به عملکرد کمیسیون عمران مجلس در دوره نهم، گفت: این کمیسیون در مجلس نهم دارای عملکرد قابل قبولی بوده که از مستندات گزارش های رسمی مجلس قابل احصا است و البته لازم است در روندی رو به بهبود این عملکرد ارتقا یابد.

این نماینده مردم در مجلس دهم، با یادآوری وضعیت کنونی حمل و نقل در کشور، تصریح کرد: حمل و نقل از این منظر که اصلی ترین زیر ساخت توسعه شناخته می شود؛ در نظام برنامه ریزی جوامع جایگاه کلیدی و ویژه ای دارد.

ارتقای سهم ایران در کسب درآمدهای بین المللی با توسعه حمل و نقل

وی با بیان اینکه حمل و نقل از منظر

با انتقاد از عدم مدیریت مناسب منابع در حوزه حمل و نقل، ادامه داد: وزارت راه و شهرسازی در همین زمان ۱۳ هزار کیلومتر جاده در دست احداث دارد؛ درحالی که منابع آن جوابگوی احداث سالانه ۱۳ هزار کیلومتر است که این یک فاصله میان نیازها و منابع موجود ایجاد کرده است.

وی ادامه داد: باید در بحث ارتقای حمل و نقل ضمن توسعه منابع از تعریف پروژه‌های غیرضروری خودداری کرده و توزیع منابع را هدفدار و منطبق با طرح‌های توجیهی و اولویت سنجی آغاز کرد.

رضایی کوچی افزود: درکنار مشکلات اجرایی و احداث جاده‌ها، نگهداری شبکه موجود از منظر همه ساختارهای مدیریتی مبنای اولویت بالاتری نسبت به احداث دارد، اما به علت عدم تعریف منابع لازم به فراموشی سپرده شده است.

فرسودگی ناوگان حمل و نقل عمومی مشکلات بسیاری را برای کشور موجب شده است

این نماینده مردم در مجلس دهم، با بیان اینکه فرسودگی ناوگان حمل و نقل عمومی مشکلات بسیاری را برای کشور موجب شده است، افزود: ۳۹۵ هزار دستگاه ناوگان کامیونی برای حمل بار و ۹۲ هزار دستگاه ناوگان عمومی مسافری در کشور وجود دارد که ناوگانی فرسوده از نظر ساختار حاکمیتی

با بهره‌وری پایین شناخته می‌شوند. به طوری که بیش از ۸۰ درصد ناوگان خود مالکی یا راننده مالکی بوده و مدیریت این ناوگان دچار بی‌انضباطی و عدم بهره‌وری شده و باید به سمت مدیریت مشخص حقوقی گام‌های بلند و اساسی برداریم.

وی ادامه داد: از منظر بهره‌وری نیز این ناوگان حدوداً با ۳۰ درصد ظرفیت کار می‌کنند که باید ضمن نوسازی ناوگان، ظرفیت را با ارتقای بهره‌وری افزایش داده و از آن در حوزه خدمات ترانزیت استفاده کنیم.

عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه در حوزه ریلی یک شبکه ۱۰ هزار کیلومتری فرسوده شده است، گفت: حدود ۲۳ هزار واگن باری با متوسط سن ۳۰ سال، ۸۵۰ لوکوموتیو و ۲۰۰۰ واگن مسافری ۳۰ ساله داریم که ناوگانی فرسوده به شمار می‌روند. وی با اشاره به کمبود منابع در حوزه توسعه حمل و نقل ریلی، افزود: وزارت راه و شهرسازی باید سالانه ۱۰ هزار کیلومتر پروژه ریلی ایجاد کند، اما به علت کمبود منابع موفق به ایجاد تنها ۲۵۰ کیلومتر در سال می‌شود.

۴ فرودگاه از ۷۰ فرودگاه کشور فعال است

رضایی کوچی با اشاره به وضعیت حمل و نقل هوایی در کشور، گفت: در حال حاضر ۷۰ فرودگاه در کشور وجود دارد که فقط ۴

عدم استفاده از حمل و نقل و مزایای آن از سوی کشور ما مدیریت بین‌المللی را وادار به ایجاد مسیرهای جایگزین در کشورهای منطقه می‌کند که این به ضرر ما است

درکنار مشکلات اجرایی و احداث جاده‌ها، نگهداری شبکه موجود از منظر همه ساختارهای مدیریتی مبنای اولویت بالاتری نسبت به احداث دارد، اما به علت عدم تعریف منابع لازم به فراموشی سپرده شده است

بیش از ۸۰ درصد ناوگان خود مالکی یا راننده مالکی بوده و مدیریت این ناوگان دچار بی‌انضباطی و عدم بهره‌وری شده و باید به سمت مدیریت مشخص حقوقی گام‌های بلند و اساسی برداریم

فرودگاه توجیه اقتصادی دارند. وی با تأکید بر ضرورت نوسازی ناوگان حمل و نقل هوایی کشور، افزود: ۲۲۰ هواپیما و ۳۶ هزار صندلی با متوسط سنی بالا در کشور وجود دارد که نوسازی ناوگان حمل و نقل هوایی، تقویت ایرلاین‌ها و تدوین طرح‌های اقتصادی فرودگاه‌ها متأسفانه فاقد برنامه و عملکرد شده است.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با اشاره به وضعیت حمل و نقل دریایی کشور، تصریح کرد: در بحث دریایی ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل استراتژیک داریم که ۸۰ درصد ظرفیت آنها رها شده و ۱۱ بندر بازرگانی کشور با ۲۰ درصد ظرفیت کار می‌کنند.



گره حمل و نقل جاده‌ای افزایش بهره‌وری

نوسازی ناوگان مینی بوسرانی و اتوبوسرانی تا میزان ۷۰ درصد نیز از دیگر برنامه‌هایی است که البته چندان مورد استقبال نبوده است.

سهم ۵۰ درصدی کو؟

احمد رضا عامری، رئیس اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور، توجه بیشتر دولت به سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و زیرساخت‌ها، لحاظ کردن معافیت گمرکی یا چشم پوشی از مالیات بر ارزش افزوده و عملی شدن وعده سهم ۵۰ درصدی حمل و نقل از هدفمندی یارانه سوخت را خواستار شد.

به گفته وی طی ۳۸ سال گذشته تاکنون منافع بخش حمل و نقل در نظر گرفته نشده در حالی که ۱۰۰ درصد آن خصوصی است. عامری می‌افزاید: از اتوبوسی که ۷۰۰ میلیون تومان قیمت دارد مبلغی حدود ۷۲ میلیون تومان ارزش افزوده از بخش خصوصی دریافت می‌شود و مدیران عامل ۳۰۰۰ شرکت حمل و نقل در زندگی روزمره خود مشکل دارند و دیگر کسی شرکت تأسیس نمی‌کند زیرا بسیار ریسک‌پذیر است.

کلید نوسازی

محمد خان‌بلوکی، رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان ناوگان جاده‌ای نیز گفت:

ادامه در صفحه ۴۰

مقایسه پیمایش کامیون‌ها

در حالی که برخی از فعالان حمل و نقل جاده‌ای در بخش خصوصی، شرکت محوری به جای خودمالکی را از راهکارهای توسعه حمل و نقل جاده‌ای و ترانزیت می‌دانند اما کشاورزبان چنین اعتقادی ندارد: «مسئله این نیست که مالک ناوگان شرکت باشد یا راننده، چرا که این موضوع تأثیری در بهره‌وری ندارد.»

با این حال به گفته وی، مقایسه میزان پیمایش کامیون‌ها در ایران با جهان بیانگر اختلاف فاحش در این زمینه است. در کشورهای توسعه یافته این رقم، سالانه حدود ۱۵۰ هزار کیلومتر است، در حالی که در کشور ما حدود ۵۰ هزار کیلومتر و بیانگر پایین بودن بهره‌وری در حمل و نقل است. وی درخواست کرد همه فعالان این حوزه، بسته پیشنهادی خود را برای افزایش بهره‌وری ارائه کنند.

اتوبوس و بند «ق»

تولید اتوبوس و بهره‌مندی از ظرفیت‌های بند «ق» از دیگر نکات حائز اهمیت در عرصه حمل و نقل جاده‌ای است. در این زمینه، علیرغم ظرفیت بالای تولید اتوبوس برون شهری در کشور، سالانه تنها ۱۵۰ تا ۲۰۰ دستگاه اتوبوس برون‌شهری تولید می‌شود که قرار است این میزان با استفاده از ظرفیت‌های قانونی مانند بند «ق» قانون بودجه افزایش یابد. افزایش وام برای

مهم‌ترین مشکل حمل و نقل چیست و چرا تمامی فعالان حمل و نقل جاده‌ای از وضعیت موجود ناراضی هستند؟ جواب: «پایین بودن بهره‌وری در بخش حمل و نقل. مشکل ما عدم ورود سرمایه به بخش حمل و نقل است و برعکس، سودی هم که در این بخش حاصل می‌شود، در جایی دیگر سرمایه‌گذاری می‌شود.» این پرسش و پاسخ رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از خودش در روز حمل و نقل است! داود کشاورزبان در سال گذشته و چند روز بعد از «جهاد جابه‌جایی زائران اربعین»، به مناسبت روز حمل و نقل، در جمع معاونان، مدیران، انجمن‌ها و فعالان حمل و نقل جاده‌ای حضور یافت و با سین جیم حوزه مسئولیتش تلاش کرد با ارائه برخی آمار و ارقام، هم از تنگنای مسیر سخن بگوید و هم از برنامه‌ها. البته کشاورزبان، زمستان سال گذشته نیز طی اظهاراتی مهم‌ترین چالش صنعت حمل و نقل کشور را پایین بودن نرخ سوخت و قیمت فرآورده‌های نفتی عنوان کرده و گفته بود: با این وضعیت، روند طبیعی نوسازی ناوگان حمل و نقل، مختل و موجب افزایش سهم استهلاک و قیمت تمام شده کامیون می‌شود.

چالش دوم از نظر وی، سودآوری پایین است که موجب شده، سرمایه‌گذاری در این بخش وجود نداشته باشد و شرکت بزرگی تأسیس نشود.



دکتر عبدالله ثقفی رئیس انجمن صنفی کارفرمایی و موسسات حمل و نقل داخلی کالای مشهد و حومه:

بخش قابل توجهی از تصدی های دولتی به انجمن واگذار شده است



انجمن صنفی کارفرمایی و موسسات حمل و نقل داخلی کالای مشهد و حومه جزء اولین انجمن های کارفرمایی حمل و نقل داخلی کالاست که با تدبیر مدیران وقت با هدف بررسی و رسیدگی به مشکلات صنفی اعضا و اتخاذ تدبیر مناسب در زمینه صیانت از حقوق صنفی اعضا تشکیل گردید. با توجه به شأن و منزلت انجمن که به یقین از اهمیت ویژه ای در بین کل انجمن های حمل و نقل کالا در کشور برخوردار است، توانسته با جمع آوری اطلاعات، بررسی و تحقیق نیازها، اولویت ها و همچنین حمایت و دفاع همه جانبه از حقوق و منافع صنفی و حرفه ای اعضا و همکاری مستمر و همه جانبه با وزارتخانه و نهادهای رسمی از تمامی دست مایه های مادی و معنوی خود استفاده نماید.

و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی، همچنین دریافت نیم درصد، بابت اجاره غرفه ها در پایانه بار عمومی هنگام دریافت بارنامه که می بایست شرکت ها قبلاً تسویه حساب کامل نموده باشند.

اقدام های اولیه و تشکیل پرونده برای متقاضیان تأسیس شرکت حمل و نقل و فراهم نمودن کلیه اموری که متقاضیان تأسیس باید انجام داده و پس از تکمیل پرونده، آن را به اداره کل برای صدور پروانه تأسیس ارسال کنند

چون مدت اعتبار پروانه فعالیت شرکت های حمل و نقل مشخص می باشد و پس از پایان مدت اعتبار می بایست برای تمدید پروانه فعالیت اقدام های قانونی تعریف شده را به انجام برسانند، فراهم نمودن پرونده تکمیلی شرکت ها و ارسال آن به اداره کل برای تمدید پروانه فعالیت.

قبلاً شرکت های حمل و نقل برای دریافت بارنامه به اداره کل و بانک مراجعه می نمودند که بر اساس توافق و قرارداد منعقد فی مابین انجمن و اداره کل، انجمن بارنامه را یکجا از بانک دریافت و شرکت ها برای دریافت بارنامه به انجمن مراجعه و انجمن بر اساس تعداد مشخص شده برای هر شرکت بارنامه را به شرکت تحویل می دهد.

انجام کلیه امور نرم افزاری مورد نظر اداره کل شرکت های حمل و نقل و پشتیبانی و رفع مشکلات نرم افزاری آن ها.

رئیس انجمن صنفی کارفرمایی و موسسات حمل و نقل داخلی کالای مشهد و حومه در پایان بایان این که هماهنگی و تعامل بسیار خوبی بین انجمن و اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان وجود دارد، گفت: بدون تعارف باید در اینجا از مسئولان محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای تقدیر و تشکر نمایم چرا که به نوعی در تصمیم سازی

دکتر عبدالله ثقفی رئیس انجمن صنفی کارفرمایی و موسسات حمل و نقل داخلی کالای مشهد و حومه ضمن بیان مطلب فوق در گفتگو با خبرنگار ما به تشریح فعالیت ها، وظایف و مشکلات فراروی انجمن و اعضای آن پرداخت و گفت: انجمن صنفی شرکت ها و موسسات حمل و نقل داخلی کالای مشهد و حومه در تاریخ ۱۳۷۳/۱۱/۱۵ تأسیس شد و هم اکنون انجمن با تعداد ۱۲۲ شرکت حمل و نقل کالا از مشهد، سرخس، چناران، کلات نادری، رباط سفید و فریمان به فعالیت خود ادامه می دهد که بخش قابل توجهی از امور تصدی گرایانه بخش دولتی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای) توسط انجمن ها صورت می پذیرد.

وی در ادامه به معرفی بخشی از امور تصدی گرایانه را که به انجمن واگذار شده پرداخت:

محاسبات ۳ درصد حق پایانه و ارزیابی آن توسط شرکت ها به حساب معرفی شده و هماهنگی در این مورد با اداره کل راهداری

و بازرسی ها و کلیه اموری که به شرکت های حمل و نقل مرتبط است هماهنگی کاملی وجود دارد، البته انجمن نیز در این خصوص تمام هم خود را معطوف داشته که حاصل آن، کاهش هر چه بیشتر پیچ و خم های اداری شرکت های حمل و نقل و کاهش حجم فعالیت های اداره کل برای انجام امور کلان تر در بخش حمل و نقل جاده ای می باشد.

دکتر ثقفی در ادامه خاطر نشان ساخت: تصور ما این است که در بخش مهم تر یعنی سازمان محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور فضای همکاری بسیار بیشتری با بخش خصوصی وجود دارد حال اینکه دوستان و همکاران مادر کانون انجمن های صنفی کشور در این خصوص قدری قصور دارند یا اینکه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور در این زمینه اعتقاد کمتری دارد را نمی دانم،

لکن این کاستی به نظر می رسد. وی در پایان گفت: امیدواریم این تعامل هر چه بیشتر شود چون یکی از بخش هایی که بیشترین امور تصدی گرایانه به بخش خصوصی واگذار شده است حمل و نقل جاده ای است، البته ناگفته نماند که عمده سرمایه گذاران این بخش نیز خصوصی هستند.



رانندگان جاده‌ای و امنیت شغلی پایدار

مجید کمانگیر

کارشناس حمل و نقل

همه این‌ها تنها بخشی از مقررات کار برای کارگران شاغل کشور است اما معلوم نیست چرا رانندگانی که جان و مال مردم این میهن در گرو آسایش آن‌هاست، از حداقل امکانات و مایحتاج زندگی بهره‌مند نیستند؟ آیا راه‌حل این معضل، استخدام رانندگان توسط شرکت‌های مسافری یا باریری خصوصی یا دولتی نیست؟ در صورتی که شرکت‌های مسافری کمی از حقوق حقه رانندگان را به آن‌ها اختصاص دهند و اهرمی برای نظارت بر این قبیل شرکت‌ها در اجرای بدون قید و شرط قوانین کار باشد و رانندگان به طرق مشروع و قانونی جذب شرکت‌های مسافری شوند، اصلی‌ترین دغدغه آن‌ها که تأمین امنیت شغلی است، برطرف می‌شود. شاید یکی از دلایل عدم تمایل شرکت‌ها به تن در دادن به این مهم، راه‌های فرار از قانون و سود سرشاری است که به جیب مالکان و صاحبان شرکت‌ها سرازیر می‌شود. برای مثال وقتی اتوبوس تصادف کند، بار قاچاق حمل کند یا مسافر غیرقانونی جابه‌جا کند، مقصر کیست؟ مسلماً راننده! حال اگر این راننده، حقوق و مزایای مکفی خود را از محلی غیر از تخطی از قانون کسب کند آیا نیازی به تخلف دارد؟ و باز هم شاهد این‌گونه تخلفات خواهیم بود و اگر باشیم، مقصر جز شرکت کیست؟! بحث در این خصوص طولانی است و البته باید موارد قانونی نیز در این قضیه لحاظ شود. امید که شاهد تحولی در این زمینه باشیم.

برکنار یا مجبور به ترک کار شوند. از طرف دیگر، کارآفرینان عرصه حمل و نقل با توجه به هزینه‌های کمرشکن موجود و مبالغ هنگفتی که نیازمند سرمایه‌گذاری در این صنعت است، در اندیشه صرفه‌جویی هستند و به همین دلیل گاهی در حق رانندگان، اجحاف روا می‌شود و شرکت‌های متبوع نیز با عنایت به خصوصی بودن، قوانینی دارند که عمدتاً به نفع رانندگان یعنی اهرم‌های اجرایی این صنعت نیست. در این رابطه، مهم‌ترین دغدغه‌ها و راهکارهای تأمین امنیت شغلی پایدار برای رانندگان را می‌توان در موارد زیر دانست:

- ۱- حقوق متناسب با شغل و خطرات احتمالی آن
- ۲- اضافه کاری برای ساعت‌های معطلی در ترمینال و شرکت‌های مسافری
- ۳- تخصیص بیمه‌های عمر و تکمیلی که با توجه به خطیر بودن شغل رانندگی از ملزومات رانندگان برای تأمین آتیه درآمدی خانواده بعد از فوت آن‌هاست.
- ۴- دورکاری
- ۵- استفاده از مرخصی‌های سالیانه و تعطیلات (طبق برنامه)
- ۶- بن‌های کارگری
- ۷- سهام عدالت (کارگری)
- ۸- عیدی و پاداش‌های مرسوم
- ۹- استفاده از استراحت‌های پزشکی با رعایت قوانین کار
- ۱۰- بهره‌مندی از اتحادیه‌ای به معنای واقعی برای دفاع از حقوق رانندگان نه اتحادیه مالکان اتوبوس.

تأمین معاش یا درآمد برای هر فرد، جزء لاینفک حیات است. داشتن شغلی برای این درآمد هم جزء واجبات است و تأمین آتیه شغلی بدون زندگی همراه با کار، تلاش و استرس میسر نیست. در این میان، یکی از دغدغه‌های کارگران روزمزدی کار فرداست! این استرس، دلیل موجهی برای دل نبستن به کار امروز است زیرا غم نان فردا، پراکندگی افکار را به همراه دارد. نویسنده وبلاگ «دست‌نوشته‌های یک راننده اتوبوس» با ارسال این یادداشت به هفته‌نامه، امنیت شغلی رانندگان بین‌شهری را بررسی کرده است.

مشاغل خطیر، با توجه به حساسیت‌های موجود، نیاز به کارکنانی دارند که توانایی کامل انجام آن را دارا و ابزار لازم را در اختیار داشته باشند. مسلماً شرایط ایده‌آل روانی یکی از همین ابزارهاست. مثلاً اگر یک جراح در حین عمل جراحی، دغدغه و دل‌مشغولی شدید داشته باشد، یقیناً نتیجه عمل، آن چیزی نخواهد بود که انتظار می‌رود! رانندگی درون و برون‌شهری با توجه به تأثیرگذاری و تأثیرپذیری از حمل و نقل و ترافیک و نیز به دلیل اینکه نتیجه تلاش رانندگان بر جامعه، اثر مستقیم دارد، یکی از همین مشاغل خطیر است اما متأسفانه رانندگان خصوصاً آنان که در جاده‌های برون‌شهری طی مسیر می‌کنند به صورت روزمزدی و بدون هیچ پشتوانه و امنیت شغلی کار می‌کنند و هر آن، ممکن است بنا بر سلیقه از کار

اقتصاد

۲۲

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

اشتغالزایی یکی از قابلیت‌های بخش حمل‌ونقل کشور

بین‌راهی و نظایر آن، با توجه به سهم بالای اشتغال، نقش مؤثری در کاهش بیکاری خصوصاً در بین فارغ‌التحصیلان دانشگاهی دارد. حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای نیز به دلیل نقش تأثیرگذار در رشد اقتصادی، از این قاعده مستثنی نیست و سهم عمده‌ای در اشتغال دارد.

جاده‌ها و بخش خصوصی در مسیر اشتغال

طبق اظهارات برخی متخصصان و مسئولان، هر وسیله نقلیه سنگین دو نفر اشتغال و هر وسیله نقلیه نیمه سنگین و سبک یک نفر به صورت مستقیم و بیش از سه برابر به طور غیرمستقیم، اشتغال ایجاد می‌کند. هر مجتمع خدماتی رفاهی بین‌راهی نیز قریب به ۵۰ نفر اشتغالزایی دارد که به طور غیرمستقیم در خدمات خودرویی، پمپ‌بنزین و گازوئیل جاده‌ای، تعمیرگاه و... نمود می‌یابد. همچنین در حال حاضر افراد بسیاری در پروژه‌های بزرگ راه‌سازی کشور به کار اشتغال دارند که به عنوان نمونه، بیش از ۳۰۰۰ نفر در پروژه قطعه یک پروژه آزادراه تهران-شمال در قالب شش پیمانکار ایرانی به طور مستمر فعالیت می‌کنند.

با استناد به آمارهای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تا پایان سال ۹۴، بیش از ۳۵۰ هزار کامیون، ۱۶ هزار اتوبوس جاده‌ای، ۲۸ هزار مینی‌بوس جاده‌ای و ۳۹ هزار سواری کرایه بین‌شهری در کشور داریم. در این میان، بیش از ۴۷۰ هزار راننده باری و بیش از ۱۲۰ هزار راننده مسافری در جاده‌ها، بیش از ۴۰۰۰ شرکت باری و بیش از

حمل‌ونقل جاده‌ای با سهم حدود ۹۰ درصدی در جابه‌جایی کالا و مسافر و سهم حدود هشت درصدی در تولید ناخالص ملی با محوریت بخش خصوصی، نقش انکارناپذیری در رشد اشتغالزایی دارد. روند تغییرات تولید ناخالص داخلی در کشورهای در حال توسعه نشان می‌دهد که سهم ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل هم‌زمان با تولید ناخالص داخلی افزایش می‌یابد ولی شتاب این افزایش در بخش حمل‌ونقل بیش از شتاب تولید ناخالص داخلی است. باین حال، اگرچه در کشورهای مختلف بین ۵ تا ۱۲ درصد شاغلان هر جامعه را فعالان حوزه حمل‌ونقل تشکیل می‌دهند اما این ظرفیت در ایران، علیرغم لزوم توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای، از حمایت لازم برخوردار نبوده است.

آمار بیکاری تا ۱۴۰۰

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس درباره چشم‌انداز وضعیت اشتغال طی سال‌های ۱۴۰۰-۱۳۹۴ نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۰ در خوش‌بینانه‌ترین حالت با بیکاری بیش از چهار میلیون جوان و در بدبینانه‌ترین حالت حدود هفت میلیون و ۵۰۰ هزار نفر مواجه هستیم. همچنین تعداد بیکاران تحصیل کرده دانشگاهی با لحاظ کردن نرخ رشد اقتصادی سالانه پنج درصد، در بهترین حالت، بیش از سه میلیون نفر با نرخ بیکاری ۳۶ درصد در پنج سال آینده است که با رشد جمعیت دانشگاهی، افزایش می‌یابد.

در این رابطه، حمایت از حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای با محوریت بخش خصوصی مانند راه‌سازی، مجتمع‌های

با استناد به آمارهای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تا پایان سال ۹۴، بیش از ۳۵۰ هزار کامیون، ۱۶ هزار اتوبوس جاده‌ای، ۲۸ هزار مینی‌بوس جاده‌ای و ۳۹ هزار سواری کرایه بین‌شهری در کشور داریم. در این میان، بیش از ۴۷۰ هزار راننده باری و بیش از ۱۲۰ هزار راننده مسافری در جاده‌ها، بیش از ۴۰۰۰ شرکت باری و بیش از ۲۰۰۰ شرکت مسافری، حدود هزار شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی باری و بیش از ۱۴۰ مرکز معاینه فنی مکانیزه خودروهای سنگین در کشور فعال هستند

۶۹۶ راهدارخانه، ۷۰ پایانه باری فعال، ۲۳ پایانه مرزی بار و مسافر، بیش از ۶۰۰ مجتمع خدماتی رفاهی و تیرپارک، بیش از ۴۰۰ پایگاه امداد و نجات هلال احمر، بیش از ۱۳۰۰ پایگاه اورژانس فعال و بیش از ۲۳۰ پایگاه فعال پلیس راه در جاده‌های کشور مشغول به فعالیت هستند که موجب ایجاد اشتغال برای افراد مختلف از یک تا چند نفر به طور مستقیم شده‌اند

آمار نشان می‌دهد با توجه به جمعیت شاغل در این بخش، بدون لحاظ کردن افرادی که در شرکت‌ها و پروژه‌های مختلف راه‌سازی مشغول به فعالیت هستند و بدون توجه به بسیاری از افراد شاغل در بخش دولتی، حمل‌ونقل جاده‌ای به طور مستقیم برای حداقل ۶۰۰ هزار راننده بار و مسافر جاده‌ای شغل ایجاد می‌کند



تحول اقتصاد کشور از مسیر ترانزیت

مجتبی پیاووند

نایب رئیس اول کمیسیون حمل و نقل
لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران



را قطع کردند و این یعنی کم شدن حمل و نقل؛ ولی متأسفانه هر سال مالیات‌ها اضافه می‌شود. یکی دیگر از مهم‌ترین مشکلاتی که گریبان صنعت حمل و نقل گرفته است، فرسودگی بیش از حد ناوگان حمل و نقل است که عمر متوسط ۲۰ ساله دارد. این در حالی است که عمر کارکرد کامیون در دنیا ۵ سال است، یعنی بعد از ۵ سال دستگاه کاملاً باید اسقاط شود؛ زیرا هزینه‌های سوخت و ... آن آنقدر بالاست که به هیچ عنوان توجیه اقتصادی ندارد. طرح‌هایی هم که برای نوسازی ناوگان تاکنون گذاشته شده‌اند، متأسفانه همه ناموفق بودند زیرا قیمت کامیون در ایران چهار برابر قیمت جهانی است و تسهیلاتی که ارائه می‌شود با سود نزدیک به ۳۰ درصد و همراه با اخذ وثایق سنگین است. در حال حاضر بیش از ۱۰ هزار ناوگان خارجی محموله‌های صادراتی و ترانزیت ما را حمل می‌کنند و بیش از یک میلیارد دلار ارز از کشور خارج می‌کنند که البته باید توجه داشت تا نوسازی ناوگان و خود مالک شدن شرکت‌های حمل و نقل، وجود این ناوگان ضروری است.

متأسفانه نظارت بیش از ۲۰ دستگاه بر حمل و نقل و عدم وجود هماهنگی میان آن‌ها موجب کندی سرعت حمل شده است. با اولین اتهام مدیر شرکت حمل در ردیف قاچاقچیان حرفه‌ای قرار می‌گردد، اتهامی که به خاطر مغایرت اسناد و یا عدم اعلام کالای خاص در محفظه بار توسط فرستنده، زده می‌شود و در ۹۹٫۹ درصد موارد، شرکت‌ها در نهایت تبرئه شده‌اند اما این پروسه تا حد زیادی از سرعت کار می‌کاهد.

از دیگر مشکلاتی که حمل و نقل و ترانزیت به عنوان یک صنعت با آن دست و پنجه نرم می‌کند و کاهش سرعت روند کار را به همراه دارد می‌توان به بوروکراسی حاکم بر فضای اداری اشاره کرد که بالای جان تمام واحدهای اقتصادی شده است.

از همه مهم‌تر هزینه‌های دولتی که روزه‌روز بیشتر می‌شود و این بخش خصوصی است که خرج و مخارج دولت به شدت فربه را باید پرداخت کند.

طبق قانون حمل و نقل بین‌المللی، ترانزیت در زمره خدمات صادراتی است و از مالیات معاف است اما در طی این سال‌ها به بهانه اینکه پول به دست آمده باید منشأ خارجی داشته و از طریق سیستم بانکی مبادله شود، چهار نوع مالیات اعم از عملکرد، تکلیفی، ارزش افزوده، حقوق و ... از ما گرفته می‌شود. گویا مسئولان مالیاتی به راستی در این کشور زندگی نمی‌کنند و رکود حاکم بر فضای اقتصادی کشور را قبول ندارند.

در حالی که در طول سال‌ها تحریم بیشتر خطوط کشتیرانی و بیمه‌های بین‌المللی سرویس‌دهی

جای بسی خرسندی است که در کشوری زندگی می‌کنیم که از بی نظیرترین نعمات خدادادی بهره‌مند بوده و از نظر منابع طبیعی و موقعیت جغرافیایی در جایگاهی قرار دارد که به گفته مقام معظم رهبری می‌تواند از رتبه بیستم به رتبه دوازدهم در اقتصاد دنیا، ارتقا پیدا کند. کشوری که در شاهراه ترانزیتی دنیا قرار داشته و به بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی دسترسی دارد اما کمترین درآمد را از این محل دریافت می‌کند و صرفاً به درآمدهای نفتی که منابعی متناهی و در نوسان است، وابسته می‌باشد. در حالی که به گفته کارشناسان اگر به موقعیت جغرافیایی ایران و ظرفیت‌های حمل و نقل آن توجه شود، تنها از محل ترانزیت چیزی حدود ۱۰ میلیارد دلار درآمد پایدار و خالص عاید کشور می‌شود.

بنابراین با توجه به پائین آمدن قیمت نفت، به دلیل شرایط اقتصادی دنیا و همچنین بازی‌های سیاسی رقبای منطقه‌ای ما توجه به ترانزیت در حال حاضر ضرورتی صدچندان دارد.

۵ عامل مهم نیروی آموزش دیده، زیرساخت، امنیت، سرعت و قیمت مهم‌ترین فاکتورها در این زمینه هستند. در حال حاضر از نظر نیروی آموزش دیده، زیرساخت و امنیت در حوزه حمل و نقل در شرایط خوبی به سر می‌بریم که یکی از مزیت‌ها به شمار رفته و نقش ویژه‌ای را ایفا می‌کند.

اما یکی از بزرگ‌ترین مشکلات ما در بحث سرعت و قیمت است که متأسفانه در این سال‌ها کمتر به آن توجه شده است، زیرا بیشتر نگاه‌ها تهدیدآمیز، ستیزه جویانه و امنیتی بوده و کمتر به چشم فرصت به آن نگاه شده است.

اقتصاد

۲۴

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

اشتغالزایی یکی از قابلیت های ...

۲۰۰۰ شرکت مسافری، حدود هزار شرکت حمل و نقل بین المللی باری و بیش از ۱۴۰ مرکز معاینه فنی مکانیزه خودروهای سنگین در کشور فعال هستند.

همچنین ۶۹۶ راهدارخانه، ۷۰ پایانه باری فعال، ۲۳ پایانه مرزی بار و مسافر، بیش از ۶۰۰ مجتمع خدماتی رفاهی و تیرپارک، بیش از ۴۰۰ پایگاه امداد و نجات هلال احمر، بیش از ۱۳۰۰ پایگاه اورژانس فعال و بیش از ۲۳۰ پاسگاه فعال پلیس راه در جاده های کشور مشغول به فعالیت هستند که موجب ایجاد اشتغال برای افراد مختلف از یک تا چند نفر به طور مستقیم شده اند.

این آمار نشان می دهد با توجه به جمعیت شاغل در این بخش، بدون لحاظ کردن افرادی که در شرکت ها و پروژه های مختلف راه سازی مشغول به فعالیت هستند و بدون توجه به بسیاری از افراد شاغل در بخش دولتی، حمل و نقل جاده ای به طور مستقیم برای حداقل ۶۰۰ هزار راننده بار و مسافر جاده ای شغل ایجاد می کند و با احتساب شرکت ها و نهادهای دولتی و خصوصی درگیر در صنعت حمل و نقل جاده ای، این آمار از مرز یک میلیون بسیار فراتر خواهد رفت و می توان گفت حدود دو درصد از جمعیت ۸۰ میلیونی ایران یعنی حدود ۱,۵ میلیون نفر را به خود اختصاص خواهد داد که بخش عمده ای از این تعداد را شاغلان بخش خصوصی تشکیل می دهند و رشد خصوصی سازی به جای اشتغال دولتی، خودش یکی از محورهای توسعه اقتصادی است.

قابلیت های فراموش شده

طبق اظهارات رئیس جمهوری و با استناد به مرکز آمار ایران، در یک سال گذشته، برای ۷۱۴ هزار نفر طی یک سال گذشته، اشتغال خالص ایجاد شده که برای حل معضل بیکاری سالانه باید یک میلیون شغل ایجاد شود. اکنون چنانچه حمایت دولت از بخش خصوصی در حوزه راه و ترابری زمینی از جمله در پروژه های راه سازی، تأسیس مجتمع های خدماتی بین راهی، نوسازی ناوگان باری و مسافری، به درستی صورت گیرد، بخش خصوصی جاده ای به مراتب، قابلیت خود را در این موضوع نمایان خواهد کرد. با این توصیف، تخصیص اعتبارات لازم و پرداخت بدهی پیمانکاران برای معطل نماندن پروژه های زیرساختی، در واقع سرمایه گذاری در بخش اشتغال است ضمن اینکه از هزینه های بالای ناشی از سوانح جاده ای در کشور به شدت می کاهد.

قید حیات است، آن تشکل را در دست خود داشته باشد. این مسائل باعث می شود که افراد جدید و آنهایی که فکر جدید دارند، به سمت تشکیل یک تشکل جدید بروند.

مشکلات صنعت حمل و نقل در یک نگاه

- نظارت بیش از ۲۰ دستگاه بر حمل و نقل و عدم وجود هماهنگی میان آنها
- فرسودگی بیش از حد ناوگان حمل و نقل و شکست طرح های نوسازی
- افزایش روزانه هزینه های دولتی با وجود اطلاع از رکود حاکم بر کشور
- بوروکراسی حاکم بر فضای اداری

پیشنهادهای مطرح به دولت و مجلس

- اصلاح قوانین ترانزیت و گمرکی که سال هاست به روز نشده و ایرادات جدی بر آن وارد است.
- اصلاح قوانین ضد اشتغال و ضد توسعه
- تعامل بیشتر با بخش خصوصی و استفاده از تجربیات و پژوهش های این بخش در وضع قوانین
- از دولت نیز انتظار می رود که نگاه کوتاه مدت و کاسبکارانه خود را تغییر دهد و نگاه بلند مدت و اشتغال زا داشته باشد. باید توجه داشت که هر کامیون سالانه نزدیک به ۸۰,۰۰۰ دلار درآمد برای کشور دارد.

- تشکیل وزارت حمل و نقل به عنوان تنها متولی بخش حمل و نقل و حذف ادارات و سازمان های دیگر می تواند تأثیر بسزایی در تسریع امر ترانزیت و حل مشکلات این بخش داشته باشد. البته وزارتی کوچک و چابک نه مانند وزارتخانه های فعلی!
- سرعت بخشیدن به راه اندازی بندر چابهار نیز می تواند نقش و جایگاه ویژه ای در توسعه و تسریع صنعت حمل و نقل کشور داشته باشد.

به گفته کارشناسان اگر به موقعیت جغرافیایی ایران و ظرفیت های حمل و نقل آن توجه شود، تنها از محل ترانزیت چیزی حدود ۱۰ میلیارد دلار درآمد پایدار و خالص عاید کشور می شود

تشکیل وزارت حمل و نقل به عنوان تنها متولی بخش حمل و نقل و حذف ادارات و سازمان های دیگر می تواند تأثیر بسزایی در تسریع امر ترانزیت و حل مشکلات این بخش داشته باشد

متأسفانه به این دلیل که اقتصاد دولتی است، عملکرد اتحادیه ها آن چنان قوی نیست؛ زیرا در اقتصاد آزاد، دولت تصدی گری نمی کند بلکه بستر سازی می کند؛ اما در ایران ۸۰ درصد فعالیت های ما در ایران دولتی است و اکثراً نیز زبان ده هستند. در صورتی که وقتی اقتصاد آزاد و در اختیار بخش خصوصی باشد، خود به خود تشکلهای پا می گیرند و قوی می شوند

در حال حاضر بیش از ۱۰ هزار ناوگان خارجی محموله های صادراتی و ترانزیت ما را حمل می کنند و بیش از یک میلیارد دلار ارزش از کشور خارج می کنند که البته باید توجه داشت تا نوسازی ناوگان و خود مالک شدن شرکت های حمل و نقل، وجود این ناوگان ضروری است

اما در مورد عملکرد بخش خصوصی و تشکلهای نیز باید گفت که ما هیچ گاه یک انجمن سراسری نداشتیم که همه از ابتدا تحت پوشش آن باشند. چون در اوایل انقلاب، نظام حاکمیت به سمت انحلال سندیکاها و اتحادیه ها حرکت کرد و سیاست این بوده که تبدیل به انجمن های کوچک شویم. انجمن ها تشکیل می شوند تا در چارچوب قانون از منافع اعضای خود دفاع کنند.

اما متأسفانه به این دلیل که آن اقتصاد دولتی است، عملکرد اتحادیه ها آن چنان قوی نیست؛ زیرا در اقتصاد آزاد، دولت تصدی گری نمی کند بلکه بستر سازی می کند؛ اما در ایران ۸۰ درصد فعالیت های ما در ایران دولتی است و اکثراً نیز زبان ده هستند. در صورتی که وقتی اقتصاد آزاد و در اختیار بخش خصوصی باشد، خود به خود تشکلهای پا می گیرند و قوی می شوند.

مشکل دیگری که در تشکلهای با آن مواجه می شویم این است که متأسفانه در بخش خصوصی نیز مانند بخش دولتی اگر فردی روی کار می آید، می خواهد تا لحظه ای که در

درآمدهای سرشار ارزی با استفاده بهینه از ترانزیت ریلی

این محل درآمد قابل توجهی اخذ کند.

از مزایای غیرمستقیم ترانزیت می‌توان به توسعه همکاری‌ها و همگرایی بین کشورهای همسایه، ارتقای سطح کیفیت زیرساخت‌های مرتبط، تأمین نیازهای اقتصادی، ایجاد وابستگی و معرفی کشور به سایر کشورها اشاره کرد

فعال کردن محور ریلی شرق ایران از طریق بندر چابهار به سمت زاهدان، مشهد، سرخس و کشورهای تازه استقلال یافته موجب رشد ترانزیت خواهد شد که در این عرصه شبکه‌های ریلی به عنوان شبکه‌های پایدار محسوب می‌شوند. اتصال شبکه ریلی قزاقستان به سمت ترکمنستان و ایران توانسته یکی از نقاط بسیار مهم در ارتباط با رشد ترانزیت و راه‌اندازی کریدور باشد

لزوم فعال کردن کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب

طبیعی است که راه‌آهن ایران باید در این راستا فعالیت‌هایی مدنظر قرار دهد که از آن جمله می‌توان به فعال کردن کریدور شمال-جنوب اشاره کرد تا قسمت‌هایی از شبه جزیره هند از طریق ایران به کشورهای آذربایجان، روسیه و اروپا متصل شود؛ قطعاً این مورد در اثبات موقعیت مناسب جغرافیایی ایران برای دنیا مؤثر است. به گزارش نشریه حمل و نقل، در بخش کریدور شمال-

شود. از مزایای غیرمستقیم ترانزیت نیز می‌توان به توسعه همکاری‌ها و همگرایی بین کشورهای همسایه، ارتقای سطح کیفیت زیرساخت‌های مرتبط، تأمین نیازهای اقتصادی، ایجاد وابستگی و معرفی کشور به سایر کشورها اشاره کرد. بنابراین کشورها تلاش می‌کنند با ایجاد کنوانسیون‌های مختلف به صورت دوجانبه یا چند جانبه موضوع ترانزیت را عملیاتی کنند.

موقعیت جغرافیایی ترانزیتی عالی ایران در میان کشورهای آسیای میانه و خلیج فارس

در میان کشورهای آسیایی خصوصاً کشورهای آسیای میانه (CIS) و کشورهای اطراف خلیج فارس، صادرات و واردات زیادی وجود دارد و این کشورها نمی‌توانند فقط از طریق همسایگان خود این کار را انجام دهند. در این راستا جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی مناسب خود، می‌تواند از این ظرفیت در منطقه استفاده کرده و به عنوان چهارراه ترانزیتی عمل کند.

صادرات کالا از آسیا به خود کشورهای آسیایی، حدود ۵۱ درصد و به کشورهای اروپایی حدود ۱۸ درصد است. در ارتباط با صادرات اروپا به سایر مناطق، طبیعتاً سهم آسیا کمتر است و شاید ایران نتواند در این باره چندان اقدام کند اما در بخش صادرات کشورهای تازه استقلال یافته CIS به سایر کشورهای جهان خصوصاً کشورهای اروپایی، این رقم حدود ۵۲ درصد است بنابراین ایران با موقعیت مناسب خود می‌تواند به عنوان چهارراه ترانزیتی دنیا باشد و از

ایران کشوری است که محور اصلی اقتصاد آن بر فروش نفت و صادرات آن بنا شده است. و این درآمد به صورت مستمر در معرض نوسان و تهدید است، بنابراین، باید به فکر روش‌های جایگزین برای درآمدهای نفتی بود و یکی از این روش‌ها، ترانزیت است که می‌تواند درآمد ارزی بالایی برای کشور داشته باشد.

امکان عبور سالانه ۵۰ میلیون تن کالای ترانزیتی از کشور ایران وجود دارد. از چهار مسیر ریلی اصلی ترانزیتی دنیا، سه مسیر از طریق ایران تعریف شده و باید از درآمدهای سرشار ارزی ناشی از این ظرفیت استفاده کرد.

ترانزیت کالا برای کشورهایی که امروز تلاش می‌کنند سهم بیشتری را در تجارت جهانی داشته باشند، باعث به وجود آمدن رقابت بین آنها شده است. تلاش زیادی شده است که تجارت جهانی به سمت و سویی برود که اقتصاد کشورها را رونق دهد؛ در سال ۲۰۱۳ ارزش تجارت کالا و خدمات در دنیا که بین کشورهای مختلف مبادله شد، ۱۷ هزار و ۵۰۰ میلیارد دلار بود. در این میان سهم آسیا و اروپا از این حجم تجارت جهانی کمتر از یک‌سوم یعنی ۵۹۰۰ میلیارد دلار بوده است که بخش حمل و نقل آن حدود ۱۰ درصد را شامل می‌شود، بنابراین بین آسیا و اروپا رقمی معادل ۵۹۰ میلیارد دلار سهم حمل و نقل از تجارت جهانی است.

مزایای مستقیم و غیرمستقیم توسعه ترانزیت

امروزه ترانزیت می‌تواند موجب افزایش درآمد ملی، اشتغال‌زایی، افزایش امنیت ملی، توسعه تجارت و توسعه و عمران کشورها به‌خصوص در زیرساخت‌ها



لزوم ایجاد وزارت حمل و نقل و ترانزیت

آنوش رحام، مشاور کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران با اشاره به این جمله که اقتصاد حمل و نقل در ایران مغفول مانده است، افزود: به باور بخش خصوصی دولت باید وزارت حمل و نقل و ترانزیت را در کشور ایجاد کند؛ البته معاونتی در این خصوص در وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده ولی توانایی زیادی از حیث حاکمیتی را ندارد. وی همچنین با تأکید بر اینکه ترانزیت به عنوان یک صنعت مغفول مانده در کشور باید وزارت مربوط به خود را داشته باشد، اظهار داشت: در حوزه ترانزیت و گمرک باید در حد وزارت برنامه ریزی شود. مشاور کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران با اشاره به اینکه برای توسعه صنعت ترانزیت در کشور باید زیرساخت های لازم فراهم شود، گفت: ترانزیت یکی از پرسودترین تجارت های دنیا است. کشورهایی که در مسیر کریدورهای ترانزیتی قرار گرفته اند به طور معمول درآمدهای قابل توجهی به واسطه عبور کالاهای تجاری از کشور خود کسب می کنند.

رحام بایان اینکه حمل و نقل و کرایه های ترانزیتی در اقتصاد کشورها بسیار نقش آفرین هستند، اظهار داشت: کرایه های ترانزیتی براساس موقعیت دریایی، مبادی ورودی، مرزها و کشورهای همسایه در نظر گرفته می شود. ایران به دلیل اینکه در مسیر عبور و مرور کالا در منطقه خاورمیانه قرار دارد یک موقعیت بسیار مناسبی برای حمل کالا از مسیر شرق به غرب و جنوب به شمال برخوردار است. کریدور جنوب به شمال امکان اتصال کشورهای شمال، شمال غرب، اروپا و حوزه سی آی اس به حوزه خلیج فارس را فراهم می سازد.

وی همچنین در گفتگو با رادیو اقتصاد با اعلام اینکه صنعت ترانزیت در افزایش کسب درآمدهای ارزی و گردش مالی هر کشوری بسیار مؤثر است، بیان داشت: کشورهای فعال در حوزه ترانزیت همواره از جی دی پی (تولید ناخالص داخلی) خیلی بالایی برخوردار هستند. ترانزیت در کشور باید متولی داشته باشد و فعال سازی کریدور جنوب به شمال و شمال به جنوب نیز با این هدف صورت گرفته است.

وی با اشاره به اینکه کشورهای هند و پاکستان برای عبور کالا و خدمات خود به ایران نیاز مبرم دارند، گفت: بند چابهار موقعیت ویژه ای به لحاظ ترانزیت برخوردار است از این رو می طلبد مسئولان به این مهم نگاهی جدی تر داشته باشند. ترانزیت کالا جدا از درآمدهای ارزی و اشتغال، موقعیت ویژه سیاسی و اقتصادی برای کشور ایجاد خواهد کرد.

جنوب می توان به شبکه ریلی که از طریق بندرعباس به قزوین، رشت، انزلی و آستارا متصل می شود، اشاره کرد.

همچنین فعال کردن محور ریلی شرق ایران از طریق بندر چابهار به سمت زاهدان، مشهد، سرخس و کشورهای تازه استقلال یافته موجب رشد ترانزیت خواهد شد که در این عرصه شبکه های ریلی به عنوان شبکه های پایدار محسوب می شوند. اتصال شبکه ریلی قزاقستان به سمت ترکمنستان و ایران هم توانسته یکی از نقاط بسیار مهم در ارتباط با رشد ترانزیت و راه اندازی کریدور باشد.

عبور سه چهارم مسیرهای ریلی ترانزیتی دنیا از ایران

در حال حاضر در دنیا چهار مسیر ترانزیتی در بخش شبکه های ریلی دنیا تعریف شده است، «مسیر اول از طریق اروپای غربی به سمت روسیه، قزاقستان و چین» است، «مسیر دوم از طریق اروپا به ترکیه، ایران، جنوب آسیا، جنوب چین و جنوب شرقی آسیا» است، «مسیر سوم از اروپا به ترکیه، ایران، آسیای مرکزی و چین» و «مسیر چهارم از شمال اروپا به روسیه، آسیای مرکزی و خلیج فارس» است.

بنابراین سه مسیر اصلی ترانزیتی شبکه های ریلی دنیا، از طریق ایران تعریف شده است و این مزیت محسوب می شود که باید از آن نهایت استفاده مناسب را داشت. با استفاده از موقعیت جغرافیایی مناسب خدادادی کشور، می توان درآمدهای مناسب و مطلوب داشت؛ قطعاً ترانزیت سهم بالایی در درآمدهای اشتغال کشور دارد و به دلیل همین اهمیت ها، امروز دنیا به آن سمت حرکت می کند که برای بر عهده گرفتن این سهم مهم تجارت جهانی باید تمامی زیرساخت های خود را به سرعت فراهم سازد.

ضرورت بازتعریف کریدورهای داخلی و بین‌المللی



موفق در انتقال بار خواهد بود. به گزارش نشریه حمل و نقل، وی افزود: طبق برآورد وزارت راه و شهرسازی در ادامه مسیر کریدور شماره ۱۰ به سمت اروپا حدود ۲۰۰ میلیون نفر جمعیت مشتاق تجارت قرار دارد. به طوری که با فعال شدن کریدور شماره ۱۰ می‌توان مسیر ترانزیت کالا از بندر چین به بندر غربی اروپا و انتقال به داخل این قاره به سمت بندر امام خمینی و سپس انتقال آن به اروپا با عبور از مرز بازرگان تغییر داد؛ زیرا این مسیر برای صاحبان کالا بسیار اقتصادی است.

پروژه راه‌آهن رشت-آستارا به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های کشور باید از نگاه ملی مورد توجه قرار گیرد؛ زیرا با اتصال این حلقه مفقوده، ارزش اقتصادی کلانی به کشور وارد خواهد شد و همزمان مدت انتقال کالا از چین به ایران از ۱۱ روز به ۷ روز کاهش خواهد یافت. همچنین تکمیل پروژه راه‌آهن خواف-هرات در افغانستان و اتصال آن به کاشغر (در افغانستان) یک جریان تجاری در داخل ایران ایجاد خواهد کرد

کریدورهای چند وجهی

امینی با اشاره به کریدورهای چند وجهی نیز خاطرنشان کرد: اگرچه اعضای کریدور چندوجهی خلیج فارس-دریای سیاه از طریق حمل‌ونقل ریلی تمایل زیادی دارند اما سایر کشورها از این علاقه‌مندی خوشنود نیستند. در این میان مذاکراتی خوبی میان شرکت راه‌آهن و کشورهای حوزه غرب دریای خزر در راستای ایجاد یک حمل‌ونقل چندوجهی انجام شده است که اگر در جهت کریدور خلیج فارس-دریای سیاه جلو برود به نفع حمل‌ونقل کل

کشور وارد خواهد شد و همزمان مدت انتقال کالا از چین به ایران از ۱۱ روز به ۷ روز کاهش خواهد یافت. همچنین تکمیل پروژه راه‌آهن خواف-هرات در افغانستان و اتصال آن به کاشغر (در افغانستان) یک جریان تجاری در داخل ایران ایجاد خواهد کرد.

وی با اشاره به جایگاه کریدورها در طرح جامع حمل‌ونقل اظهار داشت: در ادامه منطقه‌بندی تمام مناطق پیرامون و داخل کشور براساس نظام عرضه و تقاضا مشخص خواهد شد؛ زیرا منطقه‌بندی بیانگر نیازهای کشور در زمینه زیرساخت و ظرفیت‌های آن است.

امینی با بیان اینکه «طی سنوات گذشته تمام راه‌ها با هدف اتصال مراکز استان‌ها به تهران انجام شده است.» تأکید کرد: باید حد اکثر پروژه‌های موجود در قوانین سنواتی و مصوبات طرح جامع حمل‌ونقل استفاده و کریدورهای حمل‌ونقلی از حالت مرکزگرایی خارج شود.

تنها تفاوت حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در قالب کریدورهای ترانزیتی

وی با اشاره به تنها تفاوت حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در قالب کریدورهای ترانزیتی گفت: علی‌رغم اینکه به طور تقریبی کریدورهای جاده‌ای و ریلی با یکدیگر انطباق دارند و انتهای کریدورهای ریلی شامل مرزها و مراکز استان‌ها متصل هستند، اما در حمل‌ونقل ریلی محدودیت‌هایی مانند شیب و قوس و نکات فنی موجب تغییر مسیر نسبت به موانع می‌شود. همچنین برخلاف حمل‌ونقل جاده‌ای، اتصال ریلی بعد از مرز وجود ندارد.

امینی با بیان اینکه «در کریدور شماره ۱۰ حدفصل بندر امام خمینی به مرز بازرگان ما نیاز مبرم به حمل‌ونقل ریلی داریم» تصریح کرد: اگرچه ایجاد مسیر ریلی در این کریدور به یک سرمایه‌سرمسام‌آور نیاز دارد، اما در صورت جذب سرمایه‌گذار به طور قطع یک پروژه

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه طرح جامع حمل‌ونقل مصوب سال ۸۹ که ملاک طراحی کریدورهای حمل‌ونقلی بود در دولت یازدهم مورد جراحی قرار گرفت، تصریح کرد: ظرفیت‌های ایجاد شده در بندر بدون در نظر گرفتن حمل‌ونقل ریلی پیش‌بینی شده بود در حالی که باید این ظرفیت‌ها با یک تناسب مشخص و حساب شده بین حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی ایجاد می‌شد.

امیر امینی با اشاره به تغییرات و بازنگری کریدورهای داخلی و بین‌المللی اظهار داشت: طرح جامع حمل‌ونقل مصوب سال ۸۹ که ملاک طراحی کریدورهای حمل‌ونقلی بود در دولت یازدهم و براساس مدل‌های عرضه و تقاضا، شبکه‌ها و منطقه‌بندی‌ها و پروژه‌های زیر ساختی و در نهایت وضعیت موجود در وزارتخانه مورد جراحی و پالایش قرار گرفت تا جریان کالا از شرق به غرب و شمال به جنوب بتواند از طریق کریدورهای کشور بازاریابی و بازاریابی شود.

وی افزود: کریدورهای حمل‌ونقلی کشور در حال حاضر تمام ۲۵ مرز فعال قدیمی و جدید کشور را در برمی‌گیرند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه «تمام اقدامات انجام شده درباره کریدورها در گذشته در فاصله ۱۵۰ کیلومتری مرزها انجام شده بود» گفت: این بیانگر یک نگاه درونگرا به شبکه حمل‌ونقل کشور است؛ اما طی این سه سال تمام مرزهای زمینی و دریایی از طریق کریدورها به یکدیگر متصل شدند که در نتیجه، یک شبکه حمل‌ونقلی چهارسو میان شرق، غرب، شمال و جنوب و اتصال آنها به یکدیگر ایجاد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به پروژه راه‌آهن رشت-آستارا بیان داشت: این خط آهن به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های کشور باید از نگاه ملی مورد توجه قرار گیرد؛ زیرا با اتصال این حلقه مفقوده، ارزش اقتصادی کلانی به

کشور خواهد بود؛ زیرا به دنبال معرفی این کریدور به عنوان بخشی از کریدور تراسیکا هستیم که اگر معرفی شود موقعیت قابل توجهی برای ایران به وجود خواهد آمد.

معاون برنامه ریزی وزیر راه و شهرسازی با اشاره به هدف گذاری برای متعادل سازی تعرفه های ترانزیت ایران خاطرنشان کرد: این اتفاق در حمل و نقل ریلی ایجاد شده است به طوری که نسبت به تعرفه های کشورهای آذربایجان و ترکمنستان قابل مقایسه نیست. تعرفه های ریلی تقریباً همسان سازی شده است و توافق نامه آن در سال ۹۴ نهایی و علاوه بر یکسان سازی تخفیف های مختلفی به عنوان مشوق تعریف شده است.

وی افزود: حمل و نقل جاده ای از لحاظ قیمت و هم از لحاظ سوخت شرایط مناسبی دارد و تمایل استفاده از کریدورهای ما به دلیل امنیت مستقر در جاده ها بسیار زیاد است و معمولاً بارهای آسیای میانه از کریدورهای ترانزیتی داخل ایران عبور می کنند و مانع سر راه ما ترکمن ها هستند که مشکل ایجاد کرده اند.

امینی با بیان اینکه «منطقه های پیرامون ایران همانند اتحادیه اروپا آمادگی همکاری در زمینه یک اتحادیه یکپارچه در قالب کریدور را ندارند» تأکید کرد: این در حالی است که ایران پتانسیل بسیار خوبی برای ارتقا سطح اقتصاد منطقه و پررنگ کردن آن دارد اما این مسئله زمانبر و فشرده است و باید راهبرد خاصی برای مذاکره در دست بگیریم. این مقام مسئول با اشاره به وضعیت کنونی کریدورهای بین المللی خاطرنشان کرد: در حال حاضر تکمیل کریدور بندرعباس - آستارا در کریدور شمال - جنوب به دلیل نیاز به سرمایه گذاری بسیار کم برای تکمیل زیرساخت ها از پتانسیل خوبی برخوردار است و هم کشورهای منطقه آمادگی پذیرش و استفاده از این کریدور را دارند. همچنین کریدور هند - ایران - افغانستان علی رغم داشتن پتانسیل های لازم نیازمند تقویت زیرساخت های ریلی، بندری و جاده ای است.

وی افزود: از نظر کریدور شماره ۱۰ (بندر امام - بازرگان) و سپس کریدور شماره ۵ نیاز به سرمایه گذاری در بندر، ریل و جاده دارد.

معاون برنامه ریزی و منابع وزیر راه و شهرسازی با اشاره به توجیه اقتصادی کریدورهای عبوری از ایران خاطرنشان کرد: با توجه به جریان ترانزیت کالا و اهمیت مناطق «شمال و غرب» و «جنوب و شرق» چین در این جریان، هدف گذاری در ایران براساس عبور بار مناطق «جنوب و شرق» چین از کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و کریدور شماره ۱۰ و اتصال جریان ترانزیت کالای «شمال و غرب» چین از طریق کریدور چابهار و انتقال آن به بازارهای منطقه است.

ادامه از صفحه ۱۵

دست انداز های جاده

قوانین و واقعی کردن و به روز کردن آن ها و حذف قوانین منحل و اضافی این مهم محقق شود.

اصلاح قوانین با نظر بخش خصوصی

مجتبی بهاروند - مهم ترین مسئله برای حل مشکلات ترانزیت به روزرسانی قوانین، با نگاه مثبت به بحث ترانزیت و اصلاح این سیستم بوروکراتیک کهنه و فرسوده با نظر بخش خصوصی است، همان طور که کشورهای منطقه عمل می کنند. در همین کشور ترکیه تمام مسائل حمل و نقلی، حتی انتخاب وزیر حمل و نقل با نظر اتحادیه حمل و نقل تعیین می شود. نگاه دولت به ترانزیت به عنوان یک فرصت و مزیت، باید نگاه بلندمدت باشد تا با اشتغال و سودآوری آن، دولت هم به درآمدهای بالادست یابد و ذهنیت درآمدهای کوتاه مدت را از ذهن خارج کند همان طور که در تمام کشورهای پیشرفته دولت برای جامعه و بخش خصوصی پدیری می کند ولی در ایران؟! حال اگر این موارد انجام شود، ترانزیت رونق خواهد یافت و اگر نه میدان رابه رقبای منطقه ای و جهانی واگذار خواهیم کرد.

لزوم ایجاد دادگاه های تخصصی تجاری

محمد دانش علاقه بند - باید دادگاه های خاص و تخصصی تجاری ایجاد شود چراکه تجارت رشته ای تخصصی است خیلی از قضات ما بر روی آن تسلط ندارد و این مهم چند سالی است که در اتاق پی گیر آن هستند و به نظر من یکی از الزامات توسعه بخش تجارت کشور است.

ارائه تسهیلات مناسب برای نوسازی ناوگان فرسوده

حیدر خادم زاده - باید با حذف و کاهش عوارض ورود کامیون ها و ارائه وام های کم بهره به شرکت های معتبر حمل و نقل بین المللی، به این شرکت ها کمک کرد تا با مالکیت خودروها و کنترل عملکرد رانندگان بتوانند زمان و هزینه حمل بارهای ترانزیتی را کاهش دهند و با شرایط کنونی که کامیون را چهار برابر قیمت جهانی در بازار داخلی ارائه می کنند نه تنها نوسازی و توسعه ناوگان صورت نخواهد گرفت بلکه روز به روز وضع فرسودگی ناوگان بدتر هم خواهد شد.

سخن آخر

مجتبی بهاروند - با وضعیت کنونی و دیدگاهی که مسئولین نسبت به حمل و نقل ترانزیت دارند، اوضاع این صنعت روز به روز نامناسب تر خواهد شد. بر اساس آمار دولتی ارائه شده ترانزیت، نسبت به پارسال ۳۳ درصد کاهش داشته است ولی من می گویم طبق برآوردهای ما، ۵۰ درصد کاهش داشته ایم؛ بنابراین با توجه به قوانین موجود، نگاه دولت به درآمدزایی کوتاه مدت برای جبران هزینه های جاری خود و وجود رقبای منطقه ای که روز به روز در حال توسعه صنعت حمل و نقل هستند متأسفانه باید بگویم که آینده خوبی را برای ترانزیت متصور نیستیم و اگر می خواهیم ترانزیت توسعه و گسترش یابد باید مجموعه حاکمیت برای خروج از وضعیت فعلی و نوسازی ناوگان و اصلاح قوانین فکر اساسی بکند.



جایگاه و چالش‌های مدیریت زنان در حمل و نقل

آسیه فرودین

پیشرفت، قابل‌پیگیری است. این دو نهاد امیدوارند بر اساس اهداف پیش‌بینی‌شده در سال ۲۰۳۵ حدود ۴۰ درصد زنان در بخش حمل و نقل عمومی مشغول به کار باشند. برای تحقق این هدف، شرکت‌های حمل و نقل عمومی اقداماتی از قبیل کمپین‌هایی برای استخدام زنان، برنامه‌های آموزشی، برگزاری کنفرانس و قراردادهای جمعی را در دستور کار قرار داده‌اند.

در دویلین پایتخت ایرلند، تعداد رانندگان اتوبوس افزایش یافته تا مردم نقش زنان را مشاهده کنند. در یکی از شهرهای فرانسه، برنامه برابری جنسیتی در همه ابعاد انسانی راه‌اندازی شده و تمامی شعبه‌های آن در سراسر جهان این برنامه را پیگیری می‌کنند. در حیدرآباد هند و انگلستان، هر دو سال یکبار حقوق مساوی به کارکنان این بخش پرداخت می‌شود تا به تدریج این شکاف در پرداخت حقوق از بین برود. این اقدامات، بدون تغییر بیش مؤثر نیست. مثلاً بسیاری از کارکنان مرد در این حوزه از مرخصی‌های خود استفاده نمی‌کنند زیرا می‌ترسند تأثیر بدی بر آینده شغلی آن‌ها داشته باشد اما خالی کردن برخی از این زمان‌ها به استخدام بیشتر زنان کمک خواهد کرد. نتایج بلندمدت این مسائل، قابل پیش‌بینی است. بر طبق پژوهش مک کنزی در ۲۰۱۵، اگر هر کشور به سرعت این شکاف جنسیتی را حل کند، تولید ناخالص ملی تا ۱۲ تریلیون دلار افزایش یافته، موجب توسعه شبکه حمل و نقل عمومی می‌شود.

در صنعت حمل و نقل یک امر عادی است. شرکت‌هایی که خدمات متنوعی را به‌طور شبانه روزی ارائه می‌دهند، موفق‌ترند و این در مورد حمل و نقل عمومی هم صدق می‌کند.

اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل عمومی (UITP) و فدراسیون کارکنان حمل و نقل اروپا (ETF) امیدوارند بر اساس اهداف پیش‌بینی‌شده در سال ۲۰۳۵ حدود ۴۰ درصد زنان در بخش حمل و نقل عمومی مشغول به کار باشند

برخی از چالش‌های دیگر مانند نداشتن سرویس بهداشتی جداگانه، اتاق تعویض لباس جداگانه و حتی یونیفرم متفاوت از مردان هم از دیگر چالش‌های مطرح شده در این کنفرانس بود؛ مانند دیگر بخش‌های شغلی، تفاوت حقوق بالا خصوصاً در پست‌های مدیریتی بین مردان و زنان، انگیزه زنان را از اشتغال در بخش حمل و نقل عمومی می‌گیرد. در این کنفرانس بر منافع غلبه بر این مشکلات و امتیازات استفاده از کارمندان متفاوت با توانایی‌های متفاوت بر امنیت اجتماعی هم تأکید شد. بر اساس نتایج پژوهش UITP و ETF از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۴ در اتحادیه اروپا، تساوی جنسیتی در حمل و نقل عمومی به تدریج حاصل می‌شود. از آن زمان تاکنون این

باوجود اینکه ۵۰ درصد جمعیت را زنان تشکیل می‌دهد و بخش زیادی از آن‌ها از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند اما سهم آن‌ها در مدیریت شهری بسیار پایین است. مدیریت شهری زنان خصوصاً در حمل و نقل عمومی، چالش بین‌المللی شهری است. نمی‌توان این موضوع را پنهان کرد که زنان حتی امروز در محل کار مورد تبعیض واقع می‌شوند. به‌طور میانگین میزان درآمد زنان در جهان ۷۰ تا ۹۰ درصد مردان است. طبق پژوهش مشاوره مدیریت جهانی مک کنزی آمریکا در سال ۲۰۱۶ تنها ۱۹ درصد زنان جهان در موقعیت‌های بالای مدیریتی قرار می‌گیرند. بخش حمل و نقل عمومی هم از این مورد، مستثنی نیست.

تنها در اتحادیه اروپا ۱۷,۵ درصد کارکنان حمل و نقل عمومی را خانم‌ها تشکیل می‌دهند. برای بررسی این موضوع، اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل عمومی (UITP) و فدراسیون کارکنان حمل و نقل اروپا (ETF) کنفرانسی را با حضور صدها نماینده از اتحادیه‌های تجاری و فعالان حمل و نقل برگزار کردند تا چالش‌های کلیدی در استخدام زنان در این بخش را بررسی کنند و اظهار امیدواری کردند که به تدریج تغییرات اساسی صورت خواهد گرفت. مراقبت از کودکان هنوز هم مهم‌ترین مسئولیت زنان در جهان است و به همین دلیل بسیاری از آن‌ها موقعیت‌های حرفه‌ای شغلی خود را به خاطر خانواده از دست می‌دهند و غالباً از شغل‌هایی که دارای شیفت‌های شب و روزهای تعطیل هستند، گریزانند. این امر

خرده مالکی عامل کاهش قدرت رقابت شرکت های حمل و نقل

سهیلا رهنما



دولتی و خصوصی اشاره کرد و گفت: بسیار اتفاق افتاده که بخش خصوصی به طور ناگهانی با بخشنامه ها یا آئین نامه های بخش دولتی مواجه شده که اختلال و چالشی جدید در توسعه صادرات و ترانزیت ایجاد می کند؛ درحالی که اگر هنگام تصویب و صدور این بخشنامه های خلق الساعه نظر بخش خصوصی نیز پرسیده شود، می توان تصمیمات بهتر و راهگشتری را اتخاذ کرد.

قربانی با انتقاد از عملکرد وزارت خارجه در حل مشکل عوارض کشورهای همسایه اظهار کرد: باید توجه داشت که مشکل وضع عوارض ناخواسته از سوی کشورهای همسایه از جمله ترکمنستان، افغانستان و ترکیه را نمی توان با وضع عوارض متقابل جبران کرد؛ بلکه باید دیپلماسی فعال تر شود و به جای مقابله به مثل به دنبال حذف عوارض باشیم.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین المللی سورنا ترابر شرق با اشاره به ضرورت اختصاص کرسی جداگانه برای حمل و نقل در اتاق بازرگانی خاطر نشان کرد: سال های گذشته، حضور نمایندگان حمل و نقل در اتاق ها خیلی پررنگ نبود، اما الآن این مهم بسیار بیشتر خودش را نشان داده است؛ همچنین این ضرورت احساس می شود که همان طور که صنعت از بازرگانی جدا شده است، حمل و نقل نیز باید از این دو جدا شود و کرسی اختصاصی خود را در اتاق داشته باشد.

وی افزود: علاوه بر این از اتاق بازرگانی انتظار می رود که به عنوان بزرگترین پارلمان بخش خصوصی هماهنگی لازم را بین بخش خصوصی و دولتی ایجاد کند که در دو سال اخیر شاهد بهبود این عملکرد در اتاق بازرگانی بوده ایم.

وی به ترانزیت به عنوان منبع درآمدی اشاره کرد

محمد رضا قربانی، عضو هیئت مدیره انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی مشهد مقدس با اشاره به یکی از اصلی ترین مشکلات صنعت حمل و نقل اظهار کرد: متأسفانه در حال حاضر حمل و نقل ما خرده مالکی است به این معنا که کامیون ها اکثراً متعلق به رانندگان و نه شرکت ها هستند که این امر بی ثباتی نرخ حمل و کاهش توان رقابت را برای شرکت های ایرانی به همراه دارد. وی استهلاك سرمایه، فرسودگی ناوگان و بازدهی پائین را از نتایج زیان بار خرده مالکی عنوان کرد و افزود: متأسفانه دولت در راستای حمایت از دو کارخانه بزرگ خودروسازی که عملاً مونتاژکار و نه خودروساز هستند، برای واردات کامیون سنگین، تعرفه وضع کرده است که باید توجه داشت درآمد ناشی از این تعرفه و حمایت از مونتاژکاران در مقابل درآمدی که ترانزیت می تواند در صورت حمایت به کشور وارد کند، بسیار ناچیز و اندک است.

قربانی ادامه داد: این در حالی است که می توان با حذف تعرفه واردات کامیون، نوسازی ناوگان، تقویت آن و جلوگیری از خرده مالکی حداقل ۱۰ میلیون فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرد و درآمدی انبوه را به کشور وارد کرد؛ اما تازمانی که بودجه مورد نظر برای نوسازی را به راننده بدهند، محور تصمیم گیری برای نرخ کرایه حمل راننده می شود و شرکت های ایرانی توان رقابت نخواهند داشت.

این فعال بخش حمل و نقل با اشاره به ثمرات حمایت از صنعت حمل و نقل بیان کرد: علاوه بر اشتغالزایی و درآمدزایی، باید توجه داشت که توسعه حمل و نقل، توسعه تجارت، ایجاد بازارهای جدید و تجارت فرامرزی را نیز برای کشور به ارمغان می آورد.

وی به ضرورت هماهنگی بیشتر بین بخش

باید توجه داشت که مشکل وضع عوارض ناخواسته از سوی کشورهای همسایه از جمله ترکمنستان، افغانستان و ترکیه را نمی توان با وضع عوارض متقابل جبران کرد؛ بلکه باید دیپلماسی فعال تر شود و به جای مقابله به مثل به دنبال حذف عوارض باشیم

که علاوه بر ثبات اقتصادی، ثبات سیاسی را هم برای کشور به ارمغان می آورد و در این باره اظهار کرد: ترانزیت منبع درآمدی ادامه دار و پایان ناپذیر است و با توجه به موقعیت استراتژیک کشور، این پتانسیل را دارد که منبع درآمد اول کشور باشد؛ زیرا وقتی کالای دیگر کشورها از یک کریدور خوب و مناسب حمل شود، آن ها هم خواهان برقراری امنیت و ثبات در آن کریدور هستند.

قربانی درباره تأثیر برجام بر بهبود وضعیت حمل و نقل نیز خاطر نشان کرد: متأسفانه بعد از برجام آن طور که باید و شاید شاهد رشد و شکوفایی حمل و نقل نیستیم که شاید دلیل آن به حل نشدن مسائلی مانند ارتباط با بانک های بین المللی و مشکلات ارزی برمی گردد.



ضرورت اعتماد و اعتقاد دولت به بخش خصوصی

سپیدار رهشا



با توجه به اینکه طبق آمارهای موجود بیش از نیمی از اقتصاد ایران در انحصار دولت هست، لذا امید است تشکلهایی چون اتاق بازرگانی نقش پررنگتری را در این خصوص ایفا نمایند و به عنوان بزرگترین تشکل صنفی بخش خصوصی در خروج کشور از رکود فعلی گامهای مؤثری بردارند

دولت باید به توانایی بخش خصوصی اعتماد و اعتقاد بیشتری پیدا کند

تا فعالان این عرصه بتوانند با بهبود زیرساختهای حمل و نقل، ناوگان فرسوده و ... خدمات بهینه‌ای را انجام دهند و با توسعه ترانزیت در کشور بتوانیم، ارزآوری معادل نفت داشته باشیم. وی خاطرنشان کرد: دولت باید به توانایی بخش خصوصی اعتماد و اعتقاد بیشتری پیدا کند که این امر با توجه به آمادگی بخش خصوصی در چارچوب اتاق بازرگانی و تشکلهای صنفی مشابه برای خروج از رکود می‌تواند شروع خوبی باشد.

خراسان رضوی در مسیر کریدور شمال و جنوب، هم‌مرز بودن با چند کشور همسایه و فعالیت بیش از ۲۵۰ شرکت فعال در عرصه حمل و نقل بین‌المللی کالا در این استان، می‌تواند بارآراده ملی در حل مشکلات در زیرساختها، تجارت، ترانزیت و صادرات شاهد شکوفایی در اقتصاد استان و کشور باشیم.

اسدی به حجم بالای ورود و خروج کالا به کشور از مرزهای استان خراسان رضوی اشاره کرد و یادآور شد: با وجود فعالیت تجاری گسترده، ضرورت توجه جدی دولت در جهت بهبود زیرساختهای لازم در بخش حمل و نقل و بازرگانی بیش از پیش احساس می‌شود که امید است با آراذه ملی این مهم میسر شود. اسدی با اشاره به تلاشهای بخش خصوصی در خصوص آزادسازی اقتصاد ایران از سیطره دولت اظهار کرد: با توجه به اینکه طبق آمارهای موجود بیش از نیمی از اقتصاد ایران در انحصار دولت هست، لذا امید است تشکلهایی چون اتاق بازرگانی نقش پررنگتری را در این خصوص ایفا نمایند و به عنوان بزرگترین تشکل صنفی بخش خصوصی در خروج کشور از رکود فعلی گامهای مؤثری بردارند.

این فعال عرصه حمل و نقل انتظار خود از دولت را این گونه بیان کرد: در سنوات گذشته بانکها به دنبال تزریق نقدینگی به جامعه و بخشهای مختلف صنعت بوده‌اند که این مهم در بخش حمل و نقل بایستی پررنگ‌تر باشد

ابراهیم اسدی از اعضای انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مشهد در گفتگو با ما به مشکلات متعددی که صنعت حمل و نقل با آن مواجه است، اشاره کرد و گفت: در مبحث حمل و نقل و ترانزیت متأسفانه برخی مشکلات داخلی و خارجی از قبیل تحریم ها، ناوگان فرسوده و برخی سیاستها و قوانین دست و پاگیر در حوزه گمرک و ترانزیت گریبان فعالان این عرصه را گرفته و شاهد بحران و نابسامانی در حیطه حمل و نقل بین‌المللی بوده‌ایم البته با بازنگری در قوانین گمرکی و ترانزیت موجب رضایتمندی نسبی فعالان بخش تجارت و حمل و نقل بوده‌ایم و امیدواریم قوانین دست و پا گیر نیز بازنگری و اصلاح گردد.

وی ادامه داد: در بخش حمل و نقل ریلی مشکلاتی از قبیل کمبود واگن در سنوات گذشته جدی‌ترین مشکل بر سر راه تجار و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی بوده که البته تلاشهای اداره بازرگانی و بازاریابی راه‌آهن در رفع این مشکل قابل تقدیر بوده و مشکلات در این حوزه کم‌رنگ‌تر از قبل هست. مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی شایان کار خراسان با اشاره به اینکه توسعه حمل و نقل یکی از مهم‌ترین زیرساختهای اقتصادی است، خاطر نشان کرد: با توجه به موقعیت ژئوپولیتیکی کشور به عنوان شاهراه اقتصادی منطقه به‌ویژه در بحث حمل و نقل و ترانزیت، قرار گرفتن

اقتصاد

۳۲

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵



عوارض آزادراه‌ها کجا می‌رود؟

محمود خمیر

اقتصاد

۳۳

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

خط‌کشی و نهایتاً اینکه برای یک بخش محدود که مشکل دارد قیر استفاده شود. اما بخش دیگری هم وجود دارد که تحت عنوان تعمیر کلی شناخته می‌شود و آن روکش سال دوازدهم است، زمانی که یک آزادراه ساخته می‌شود، برآوردهای اولیه این است که این آسفالت به مدت ۱۲ سال صحیح و سالم باقی می‌ماند و تنها یک تعمیرات ساده و جاری برای حفظ آن کفایت می‌کند و با رسیدگی‌های جزئی به‌راحتی دوازده سال عمر خواهد کرد. البته در کشور ما ممکن است بعضاً این مسئله با چنین مقیاسی صادق نباشد و گاهی عمر این آزادراه‌ها به کم‌تر از ۱۲ سال می‌رسد که این البته بحث مفصل و جداگانه‌ای را می‌طلبد، اما نهایتاً برای سال دوازدهم یک روکش در نظر می‌گیرند که هزینه این امر مبلغ قابل توجهی است که محل تأمین مالی آن جدای از آن ۱۵ درصد اولیه است، بنابراین فرض بکنید آزادراه زنجان-قزوین که به شکل مشارکتی ساخته شده و شریک عمده آن بانک ملی است، این آزادراه هرماهه ۱۵ درصد از درآمدش را مطابق قانون به هزینه‌های جاری و نگهداری‌های اولیه که شامل مواردی مثل راهداری زمستانی و تجهیز محورها از نظر خط‌کشی و تابلو است اختصاص می‌دهد.

اما به دوره ۱۲ ساله که می‌رسیم، وظیفه دارد روکش آسفالت را هم به‌طور کلی انجام بدهد که البته منبع مالی این روکش از محل دیگری تأمین می‌شود.

انتهای آن را دولت بر عهده داشته است، در میان این آزادراه‌ها آزادراه تهران-قم دارای عوارضی است که مردم موظف به پرداخت مبلغ ۵۰۰۰ ریال به‌عنوان عوارض هستند. عوارض جاده‌ای را نمی‌توان بدون انجام بررسی‌های کارشناسانه و وجود یک مقام مسئول وضع کرد، متولی در این خصوص توضیحاتی به شرح زیر ارائه کرد: نکته دیگری که در این بین مطرح است این است که مرجع تعیین‌کننده نرخ عوارض جاده‌ای شورای اقتصاد است، آزادراه‌های دیگر مانند تهران-کرج و کرج-قزوین زمانی عوارضی داشتند و بعدها به دلیل حجم ترافیک و ملاحظات اجتماعی دیگر عوارضی در این آزادراه‌ها دریافت نشد، بنابراین در حال حاضر در این آزادراه‌ها به‌هیچ‌عنوان اخذ عوارض نداریم، محور بندعباس-بندر شهید رجایی هم که از ابتدای سال جاری به بهره‌برداری رسیده است دارای عوارضی است و از مردم عوارض دریافت می‌شود برای تبریز هم پیگیر این هستیم که اگر مجوزها صادر بشود عوارض دریافت کنیم، اما بخش عمده دریافت عوارض دولتی در محور تهران-قم است.

مبلغ ۱۵ درصد از کل درآمدهای آزادراه‌ها در قراردادی که روز انعقاد برای مشارکت ساخت بسته شده، به بخش نگهداری آزادراه‌ها اختصاص داده شده است، این مبلغ برای نگهداری جاری و نگهداری عملیاتی است، درواقع مواردی مانند رسیدگی به تابلوها، علائم، گاردریل،

برای آگاهی از چندوچون و روش‌های دریافت و قوانین حاکم بر عوارض جاده‌ای به سراغ حسین متولی حبیبی مدیرکل دفتر نظارت بر بهره‌برداری آزادراه‌ها رفتیم.

متولی در ابتدا توضیحی در خصوص انواع آزادراه‌ها و مصادیق آن‌ها ارائه کرد و گفت: آزادراه‌ها در کشور ما به دو دسته کلی آزادراه‌های دولتی و آزادراه‌های مشارکتی تقسیم می‌شود، آزادراه‌های دولتی همان‌طور که از نامش مشخص است، آن پروژه‌هایی هستند که تمام مراحل ساخت و بهره‌برداری آن را دولت بر عهده دارد و طبیعتاً تمامی درآمدی که از این آزادراه‌ها حاصل می‌شود هم به دولت بازمی‌گردد اما نوع دیگری هم وجود دارد و آن آزادراه‌های مشارکتی است که معمولاً دولت در آن نقش کمی دارد و یا اصلاً حضور ندارد، این پروژه‌ها به این صورت هستند که بخش خصوصی و یا سازمان‌های دیگر در هزینه ساخت بزرگراه‌ها شریک می‌شوند و نهایتاً بعد از بهره‌برداری از این پروژه‌ها مبلغی در حدود ۸۰ درصد از عوارض را به‌عنوان سود سرمایه‌گذاری دریافت می‌کنند. البته آزادراه‌های دولتی در کشور ما بسیار کم است و بیشتر آزادراه‌ها از نوع مشارکتی هستند، در حال حاضر ۵ آزادراه دولتی در کشور وجود دارد که این ۵ آزادراه به ترتیب زیر است:

- تهران-قم - تهران-کرج - کرج-قزوین - بندرعباس - بندر شهید رجایی - کمربندی تبریز
این‌ها پروژه‌هایی هستند که از ابتدا تا



کنوانسیون تیر؛ از ایران تا آفریقا

کسانی که در حوزه حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی خصوصاً جاده‌ای فعالیت می‌کنند، با اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای (IRU) آشنایی دارند و فعالان حوزه ترانزیت کالا که با این اتحادیه آشنا هستند، حتماً و الزاماً باید درباره کنوانسیون تیر (TIR) و عهدنامه یا موافقتنامه «کارنه تیر» که زیرنظر «آی آر یو» است و سند گمرکی ترانزیت بین‌المللی کالا در چارچوب همین کنوانسیون به شمار می‌رود، آگاهی داشته باشند؛ سندی که تأمین‌کننده سلامت کالا از کشور مبدأ تا مقصد و کشورهای بین‌مسیر است. کشورهای عضو، باید موسسه‌ای را مسئول صدور مجوز (carnet) کنند تا وسایل نقلیه با ارائه آن و بدون انجام تشریفات گمرکی از کشورهای سر راه بگذرند. در کشور ما، اتاق بازرگانی ایران، مسئولیت صدور کارنه تیر را برعهده دارد.

TIR، از ایران تا آفریقا

ایران با توجه به موقعیت ویژه‌اش و قرار گرفتن بر چهارراه ترانزیت، تنها یک سال پس از کنوانسیون تیر که در سال ۱۹۴۹ تشکیل شد، به آن ملحق گردید. این کنوانسیون توسط ۵۸ کشور جهان خصوصاً اتحادیه اروپا، ترکیه، ایران، کشورهای اوراسیا، چین، پاکستان و اخیراً امارات پذیرفته شده است. با پذیرش آن، با یک‌بار کسب مجوز، کالا در مسیر گارانتی می‌شود. اگرچه به خاطر تحریم‌ها، وضعیت ترانزیت کشور طی سال‌های اخیر رونق چندانی نداشته و کاهش یافته، اما در مجموع پیوستن ایران و سایر کشورهای آسیایی عضو کارنه تیر، مسیر گسترش ترانزیت جاده‌ای براساس مقررات بین‌المللی را هموار کرده است. در این میان، قاره آفریقا نیز امیدوار است با اجرای موافقتنامه TIR در این قاره، هزینه‌های تجارت را در جنوب و شرق آفریقا کاهش دهد و میلیارد‌ها دلار صرفه‌جویی و افزایش تولید ناخالص داخلی را برای کشورهای آفریقایی به همراه آورد.

امنیت جاده‌ای، مسئله اساسی برای بسیاری از کشورها در آفریقا است. برخی از این جاده‌ها، بالاترین میزان تصادفات و کشته‌های جاده‌ای را دارند. کشورهای جنوب صحرای آفریقا به طور معمول ۲۰ تا ۳۰ مرگ و میر جاده در هر صد هزار نفر جمعیت را دارد که این مقدار در سوئد و انگلیس ۳ تا ۳٫۷ نفر است. براساس پژوهش‌ها، ۸۵ درصد تصادفات جاده‌ای به دلیل خطای انسانی و تعداد محدودی بر اثر اضافه بار رخ می‌دهد.

آموزش بهتر، قدرت پیش‌بینی، حرفه‌ای بودن و کارایی داشتن اپراتورهای حمل و نقل، پیشرفت‌های قابل توجهی در ایمنی را نوید می‌دهند. براساس گزارش اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای، کنوانسیون تیر در حال شتاب گرفتن با مقامات دولتی و کسب و کار در مسیرهای تجاری آفریقا است. عواملی که بر هزینه حمل و نقل و در نتیجه بر تجارت بین‌المللی تأثیر گذارند، در سه بخش جغرافیا (اندازه یک کشور/ زیرساخت‌های طبیعی/ زمین و آبراه‌ها)، عوامل سخت‌افزاری (جاده، ریل، بندر و فرودگاه) و عوامل نرم‌افزاری (آداب و رسوم و روش‌ها، تعرفه‌ها، مسائل نظارتی و غیرمتعارف) قرار می‌گیرند.

مرجع تعیین نرخ عوارض جاده‌ای در آزادراه‌های مختلف متفاوت است، آزادراه‌های دولتی را یک مرجع و آزادراه‌های مشارکتی را مرجع دیگری مشخص می‌کند، مدیرکل دفتر نظارت بر بهره‌برداری آزادراه‌ها در این باره نیز سخنان جالب‌توجهی مطرح کرد. برای آزادراه‌های دولتی شورای اقتصاد تنها مرجع تعیین نرخ است یعنی ما همه‌ساله از طریق وزارت راه مکاتبه‌ای با سازمان مدیریت انجام می‌دهیم، دلایل و اطلاعاتی مانند حجم ترافیک، میزان عبور و مرور و غیره را ارسال می‌کنیم، این اطلاعات مورد بررسی تیم کارشناس سازمان قرار می‌گیرد و اگر به تأیید اکثریت اعضا رسید به ما ابلاغ خواهد شد و ما پیگیر انجام آن خواهیم بود، آخرین مصوبه عوارض دولتی مربوط به سال ۹۳ است یعنی ما در سال ۹۴ افزایش قیمت نداشتیم. اما آزادراه‌های دسته دوم که آزادراه‌های مشارکتی است، همان‌طور که عرض کردم عمدتاً توسط بخش خصوصی ساخته می‌شود، عمده این سازندگان، بانک‌ها، سازمان بازنشستگی و گاهی شرکت‌های راه‌سازی است، یعنی خود سازنده راه به مشارکت علاقه‌مند بوده و آورده است و جاده را ساخته است و نهایتاً برای استهلاک سرمایه‌اش بر اساس فرمول‌های مشخص عوارض دریافت می‌کند. مبنای تعیین نرخ این آزادراه‌ها به این صورت است که یک کمیسیون در وزارت راه و شهرسازی است که از طریق دفاتر و سازمان‌های مرتبط و پیشنهاد این سازمان‌ها بررسی‌هایی انجام می‌دهند، به‌عنوان مثال امسال مبنای افزایش نرخ همان نرخ تورم بود، این مصوبه شهریورماه ابلاغ شد، مقام ابلاغ‌کننده هم در قانون وزیر راه و شهرسازی تعریف شده است.



نگاه مسئولان به حمل و نقل نا عادلانه است

سهیلا رهنما



نیست. این عضو هیئت اجرایی اتاق ایران و افغانستان خاطرنشان کرد: مدت‌ها پیش برای حل مشکل ناوگان فرسوده پیشنهاد دادم تا در مناطق آزاد پایانه‌ای ایجاد شود تا شرکت‌های حمل و نقل، ناوگان خود را با قیمتی مناسب خریداری کرده و از آن منطقه ترانزیت نمایند و پس از تحویل بار در مقصد، مجدداً به پایانه بازگردانده شود؛ در این حالت علاوه بر کاهش کرایه حمل، هزینه سرمایه‌گذاری شرکت‌ها نیز حدود یک‌سوم کاهش پیدا می‌کند، اما متأسفانه هیچ‌گاه این پیشنهاد مورد توجه مسئولان قرار نگرفت.

شایسته بایان اینکه ترانزیت می‌تواند بیشترین درآمد را برای کشور ایجاد کند، گفت: در حال حاضر تنها در خراسان رضوی ناوگان حمل و نقل حدود پنج هزار دستگاه است اما اکثر شرکت‌های حمل و نقل بیکار هستند که اگر دولت نگاهی که به صنعت دارد را به این حوزه نیز داشته باشد، وضعیت قطعاً بهتر خواهد شد.

وی درباره عملکرد بخش خصوصی نیز اظهار کرد: با توجه به اینکه به بخش خصوصی آن‌طور که باید و شاید میدان داده نمی‌شود آن دسته از افرادی هم که به‌عنوان نماینده این بخش وارد اتاق بازرگانی می‌شوند، به‌مرور زمان جذب دولت شده و خصوصی می‌شوند، زیرا منافع آن جذاب است.

شایسته ادامه داد: در حالی که باید توجه داشت، اقتصادی پویاست که خصوصی محض بوده و رقابت کامل در آن برقرار باشد، اما در شرایط فعلی، بخش خصوصی توان رقابت با بخش دولتی را نداشته و خود به‌خود حذف می‌شود.

وی درباره تأثیر برجام بر بهبود وضعیت

محمود شایسته از پیشکسوتان صنعت حمل و نقل و از اعضای انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مشهد مقدس با اشاره به یکی از اصلی‌ترین مشکلاتی که صنعت حمل و نقل در سطح کشوری با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند، گفت: تعدد سازمان‌های دخیل در حوزه حمل و نقل و نبود هماهنگی میان این ارگان‌ها مشکلات عدیده‌ای را برای حمل و نقل کشور به وجود آورده است. وی افزود: متأسفانه این مشکل در سطح شهری و استانی نیز خود را در قالب تفسیر و اجرای سلیقه‌ای قوانین گمرکی و ... نشان می‌دهد؛ بطوریکه قانون برای کل کشور یکسان وضع شده است اما گمرک یک شهر بسیار سختگیرانه قانون را اجرا می‌کند در حالی که گمرک شهر دیگر همان قانون را به‌گونه‌ای سهلگیرانه تر اجرا می‌کند.

شایسته تغییر نگاه مسئولین به حمل و نقل را یکی از اصلی‌ترین راهکارهای بهبود وضعیت این صنعت درآمدا عنوان کرد و یادآور شد: اولین نکته‌ای که مسئولین باید به آن توجه کنند این است که حمل و نقل یک صنعت است و همان‌گونه از صنعت در راستای ایجاد شغل حمایت می‌شود، از حمل و نقل نیز باید حمایت شود؛ اما متأسفانه نگاه‌ها به این صنعت نا عادلانه است و این در حالی است که حمل و نقل بیشترین پتانسیل را برای بهبود وضعیت اقتصادی کشور دارد.

وی ادامه داد: در حال حاضر برای کارخانه‌هایی که حتی زیان ده هستند نیز وام‌های بسیار خوبی وضع می‌شود تا به حرکت بيفتند اما هیچ‌گاه در هیچ بانکی به حمل و نقل وام تعلق نمی‌گیرد؛ از طرفی ناوگان حمل و نقل از فرسودگی رنج می‌برد اما به دلیل بالا بودن کرایه‌ها و عوارض گمرکی، واردات خودرو نیز مقرون به صرفه

در حال حاضر برای کارخانه‌هایی که حتی زیان ده هستند نیز وام‌های بسیار خوبی وضع می‌شود تا به حرکت بيفتند اما هیچ‌گاه در هیچ بانکی به حمل و نقل، وام تعلق نمی‌گیرد

مدت‌ها پیش برای حل مشکل ناوگان فرسوده پیشنهاد دادم تا در مناطق آزاد پایانه‌ای ایجاد شود تا شرکت‌های حمل و نقل، ناوگان خود را با قیمتی مناسب خریداری کرده و از آن منطقه ترانزیت کنند و پس از تحویل بار در مقصد، مجدداً به پایانه بازگردند؛ در این حالت علاوه بر کاهش کرایه حمل، هزینه سرمایه‌گذاری شرکت‌ها نیز حدود یک‌سوم کاهش پیدا می‌کند، اما متأسفانه هیچ‌گاه این پیشنهاد مورد توجه مسئولان قرار نگرفت

هر سال صادرکنندگان با مشکل کمبود واگن در فصل صادرات مواجه می‌شوند، ولی هیچ‌گاه این مشکل به دلیل همان نگاه سنتی که بر این بخش حاکم است، حل نمی‌شود؛ در حالی که اگر بتوان حمل و نقل ریلی را توسعه داد، ترانزیت ایران قطعاً دو برابر خواهد شد

ادامه در صفحه ۵۳

بخشی از
داستان زندگی یک زوج ایرانی مسلمان ساکن تهران



ابوبکر محمدی، فاطمه محمدی

نویسنده و کارگردان جلال تجنگی

بازیگران (به ترتیب ورود): مهران نائل، علی نجفی، سرور عرب پور، امین میری و اتابک نادری

آبان و آذر ۱۳۹۵، ساعت ۱۸ | تماشاخانه سنگلج | رزرو اینترنتی: ۰۹۳۰۵۶۹۷۱۱۴ | www.tiwall.com/theater/abubakr-fatemeh

تماشاخانه سنگلج: پایین تر از میدان حسن آباد، ضلع جنوبی پارک شهر، خیابان بهشت، تماشاخانه سنگلج، تلفن: ۵۵۶۲۰۸۷۱ و ۵۵۶۲۵۴۴۴

تیوال





صنعت بیمه؛ حامی نرم‌افزاری صنعت حمل و نقل

صنعت بیمه و صنایع حمل و نقل به عنوان دو صنعت پول‌ساز و نقش‌آفرین در اقتصاد جهانی تلاقی‌های بسیاری با یکدیگر دارند. صنعت بیمه به عبارتی نقش پشتیبان و حامی نرم‌افزاری صنایع حمل و نقل را ایفا می‌کند. چیزی که

خلاف آن در دنیای کنونی باعث خوابیدن و فلج شدن هر سیستم حمل و نقلی خواهد شد. هر چند آن سیستم مجهز به جدیدترین تکنولوژی‌ها و نوآوری‌های روز باشد. حرکت قطارها و کشتی‌ها و غرش هواپیماها را در سراسر جهان نمی‌توان لحظه‌ای بدون در نظر گرفتن نقش صنعت بیمه تصور کرد. نمونه عینی آن را ما خود در سال‌های تحریم تجربه کردیم؛ همان‌جا که بیمه کشتی‌های ما شامل تحریم‌های غرب شد و بی‌هیچ فشار فنی، صنعت حمل و نقل دریایی ما سال‌هایی پر از رکود و خاموشی را تجربه کرد.

این شرایط به شکل اولی‌تر برای حمل و نقل وسایل نقلیه شخصی وجود دارد. جایی که ما سالانه بیشترین تلفات جانی و خسارت‌های مالی را متحمل می‌شویم. ذکر آمارهای مربوط به این موضوع تکرار مکررات است و دیگر کسی نیست که نداند جاده‌های نا امن و خودروهای بی‌کیفیت ما سالانه به اندازه تلفات یک زلزله بزرگ شبیه زلزله بم، کشته و زخمی روی دست کشور می‌گذارد. اما موضوع مهم‌تر این است که توجه به این دست بیمه‌ها می‌تواند چه تأثیری در صنعت حمل و نقل کشور بگذارد؟

بیمه در واقع نرم‌افزاری است که وجود آن در دنیای جدید یکی از الزامات اولیه زندگی و کسب و کار محسوب می‌شود. صنعتی که امروز در میان بازارهای

بزرگ جهانی و شئون مختلف کسب درآمد به درآمدزاترین کسب و کار تبدیل شده است. این موفقیت البته در سطح جهانی هر چند مرهون ابداع روش‌های نوین بیمه‌گری است اما همزمان ارتباطی تنگاتنگ با پیشرفت تکنولوژی و علوم نیز دارد. به طور مثال پیشرفت علم پزشکی و کشف راهکارهای جدید درمان و همین‌طور کم هزینه‌تر شدن شیوه‌های درمان سابق باعث شده تا خرج بیمه‌ها برای پرداخت حق درمان نیز کاهش پیدا کند. به همین منوال می‌توان این موضوع را به صنعتی مانند حمل و نقل نیز تعمیم داد. ساخت راه‌های جدید، پیدایش شیوه‌های امن‌تر سفر و حمل و نقل و همین‌طور ورود تکنولوژی‌های مدرن‌تر و با امنیت بیشتر به صنعت ساخت وسایل نقلیه زمینه خسارت و صدمه را کاهش و به همان نسبت زمینه درآمدها و شکوفایی صنعت بیمه را افزایش داده است.

به عبارتی گردش مالی با ثبات‌تر و درآمدزاتر بیمه‌های حمل و نقل نظیر بیمه شخص ثالث منوط به وجود امنیت بالاتر در صنعت حمل و نقل می‌باشد. نکته جالب این است که صنایع بیمه بزرگ جهان این مهم را دریافته‌اند و خود برای آن برنامه‌ریزی می‌کنند. نمونه موفق آن شاید سرمایه‌گذاری بزرگ بیست میلیارد دلاری بخش مربوط به حمل و نقل بیمه AIG آمریکا در صنایع حمل و نقل این کشور است. به عبارتی این شرکت به عنوان بزرگ‌ترین بیمه‌گذار اقتصاد آمریکا دریافته که کسب درآمد بیشتر در این حوزه مرهون

غلامعلی جعفرزاده ایمن‌آبادی

امنیت بیشتر آن است و خود آستین‌ها را بالا زده تا در قامت یک سرمایه‌گذار هم در ارتقای این امنیت بکوشد و هم بتواند از سرمایه‌های راکد خود سودی نصیب مجموعه خویش کند. همین مورد نشان می‌دهد پیوستگی منطقی بین این دو حوزه تا چه اندازه می‌تواند به سود هر دو تمام شود.

صنعت بیمه و صنایع حمل و نقل به عنوان دو صنعت پول‌ساز و نقش‌آفرین در اقتصاد جهانی تلاقی‌های بسیاری با یکدیگر دارند

این مقدمه نسبتاً بلند با یک سؤال و نتیجه‌گیری کوتاه وضعیت نگاه ما را در این دو بخش مشخص می‌کند؛ در جریان تصویب قانون بیمه شخص ثالث چقدر به این دست راهکارها اندیشیدیم و از تجارب جهانی برای خویش درس گرفتیم؟ به عبارتی آیا بیمه‌های ما نمی‌توانند همزمان در حوزه‌های فعالیت خود نیم نگاهی هم به برخی سرمایه‌گذاری‌ها برای سودهای دو طرفه داشته باشند؟ جواب مشخص این دو سؤال همچنان ناشی از بخشی‌نگری موجود در کشور ماست که صنایع را همچنان در قامت بخش‌هایی تفکیک شده و جدا از هم می‌بینیم.

مدیرکل اقتصادی استانداری خراسان رضوی:

حجم سرمایه‌گذاری خارجی

خراسان رضوی تا پایان مهر

امسال ۷ برابر شده است



مدیرکل دفتر هماهنگی امور اقتصادی و بین‌الملل استانداری خراسان رضوی گفت: حجم سرمایه‌گذاری خارجی امسال در خراسان رضوی تا پایان مهرماه نسبت به سال گذشته افزایش ۷ برابری داشته است. علی‌رسان اظهار داشت: تا پایان مهرماه ۱۹۷۵ شرکت توسط سرمایه‌گذاران خارجی در خراسان رضوی به ثبت رسیده‌اند که ۵۹۳ میلیون دلار سرمایه داشته‌اند.

وی بیان کرد: از این تعداد ۴۷۷ شرکت که سرمایه آن‌ها در حدود ۱۴۳ میلیون دلار است در ۷ ماهه امسال شکل گرفته‌اند همچنین ۱۸ پروژه تا پایان مهرماه امسال با سرمایه‌گذاری معادل ۵۰۱ میلیون دلار در خراسان رضوی به غیر از راه تأسیس شرکت توسط خارجی‌ها در حال انجام هستند که از این تعداد ۳ عدد با سرمایه‌گذاری معادل ۲۱ میلیون دلار از ابتدای امسال شکل گرفته‌اند.

مدیرکل دفتر هماهنگی امور اقتصادی و بین‌الملل استانداری خراسان رضوی با اشاره به تعداد پروژه‌هایی که در استان با سرمایه‌گذاری اتباع بیگانه در حال انجام بوده و زیرپوشش قانون تشویق سرمایه‌گذاری خارجی هستند، خاطرنشان کرد: از ابتدای امسال ۶۶ میلیون دلار از این دست از پروژه‌ها در خراسان رضوی فعالیت داشته‌اند و مجموع تعهداتی که در این سرفصل وجود دارد ۵۰۴ میلیون دلار است.

به گزارش تسنیم، رسولیان تأکید کرد: از ابتدای امسال تنها ۱۴۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی در خراسان رضوی پذیرش شده و می‌توان گفت با توجه به تغییرات انجام سرمایه‌گذاری امسال بیش از ۷ برابر سال گذشته بوده است.

خراسان رضوی رتبه اول کشور در مدیریت سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل جاده‌ای را کسب کرد



مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی گفت: استان خراسان رضوی رتبه اول کشور در مدیریت سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل را کسب کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی، ابراهیم نصیری افزود: پس از بررسی و سنجش عملکرد مراکز مدیریت راه‌های ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ۳۱ استان کشور در مدیریت سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل طی سه‌ماهه دوم امسال، اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی با کسب امتیاز نهایی ۷۱٫۸ موفق به کسب رتبه اول کشور در زمینه مدیریت سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل شد. وی ادامه داد: عملکرد ادارات کل در مدیریت و نظارت بر سامانه‌های تردد شماری، دوربین‌های نظارت تصویری، ثبت تخلفات سرعت، توزین هنگام حرکت (WIM)، مدیریت ناوگان امدادی، تلفن ۱۴۱، ثبت سوانح و وقایع و نیز تابلوهای ترافیک نما و پیام متغیر طی تابستان امسال ارزیابی شده است و استان خراسان رضوی با کسب امتیاز نهایی ۷۱٫۸ از ۱۰۰ در جایگاه اول کشور قرار گرفت.

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی با بیان این‌که کسب این موفقیت مرهون کار جمعی همه همکاران در این اداره کل است، اضافه کرد: پس از استان‌های خراسان رضوی، استان‌های همدان، بوشهر، اردبیل، خراسان شمالی، کرمانشاه، تهران، قزوین، مازندران و گیلان به ترتیب رتبه‌های دوم تا دهم را کسب کردند.

وی ادامه داد: استان خراسان رضوی همچنین از هشت آیتم مورد ارزیابی، در سه آیتم دوربین‌های نظارت تصویری، ثبت تخلفات سرعت و نیز تابلوهای پیام متغیر و ترافیک نما جزو پنج استان دارای بیشترین امتیاز در میان ۳۱ استان کشور است.



حال و روز ناخوش ترانزیت جاده‌ای

آمار ارائه شده از وضعیت ترانزیت کالا از کشور نشان می‌دهد همان‌گونه که پیش‌بینی می‌شد و قبلاً هم طی گزارش‌هایی به آن پرداخته شده بود، حال و روز ترانزیت طی شش ماهه اول نخست سال جاری، در مقایسه با سال گذشته خوب نبوده است و اوضاع و احوال ترانزیت جاده‌ای هم مانند دیگر مدهای حمل‌ونقلی تعریفی نداشته است.

بر اساس آنچه در نشست اخیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور درباره عملکرد ترانزیت از فروردین تا شهریورماه امسال مطرح شده، در این مدت زمان شش ماهه، ۴۶ میلیون تن کالا از کشور ترانزیت شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، حدود ۳۳ درصد کاهش داشته است. سهم ترانزیت کالا از کشور طی نیمه نخست سال جاری به تفکیک جاده ای، ریلی و بنادر به شرح زیر است:

الف- جاده‌ای: ۲۴ میلیون تن کالا در جاده و کاهش ۳۳ درصدی نسبت به سال ۹۴

ب- ریلی: ۴۰۶ هزار تن از طریق راه‌آهن و کاهش ۳۲ درصدی نسبت به سال ۹۴

ج- دریایی: تخلیه و بارگیری ۲,۳ میلیون تن در بنادر و کاهش حدود ۴۰ درصدی نسبت به سال ۹۴

مهم‌ترین دلیل کاهش ترانزیت در بخش جاده‌ای ناشی از افت ترانزیت سوخت به‌ویژه از مبدأ عراق، ترانزیت ریلی ناشی از افت تقاضای ترانزیت گوگرد از ترکمنستان و ازبکستان و در بخش دریایی همانند جاده‌ای، افت تقاضای ترانزیت سوخت بوده است. سال گذشته (۹۴) با ترانزیت ۱۰ میلیون و ۹۱۹ هزار و ۲۲۲ تن انواع کالا از ۳۲ پایانه مرزی نیز عملکرد ترانزیت مطلوب نبود و نسبت به سال قبل از آن (۹۳) با کاهش حدود ۱۰ درصدی مواجه شده بود.



کاهش اسناد صادراتی از ۷ به ۳ سند

گمرک ایران در اقدام دیگری اسناد مورد نیاز برای صادرات کالا را از ۷ سند به ۳ سند کاهش داد.

دفتر برنامه‌ریزی و بهبود فرآیندهای گمرکی در تازه‌ترین گزارش اعلام کرد: این برنامه پیاده‌سازی و برخی از تشریفات زاید برای صادرات کالا حذف شده است. بر اساس طرح جدید، صادرکنندگان می‌توانند با حداقل اسناد و بدون حضور فیزیکی تشریفات گمرکی کالاهای صادراتی را انجام دهند.

در ادامه برنامه‌های جدید گمرک برای تسهیل صادرات، نشست مسئولان سرویس‌های صادرات گمرکات سراسر کشور در تهران برگزار شد و عبدالرضا غلامی مدیرکل دفتر صادرات به همه مسؤولان صادرات گمرکات سراسر کشور برای اجرای کامل پنجره واحد مجازی فرمان آماده باش داد. پیش از این مدیریت هماهنگ مرزی در مرزهای زمینی با تصویب کارگروه ذی‌ربط به گمرک سپرده شده است.

بر این اساس سازمان‌ها و نهادهای مستقر در مرز که حوزه فعالیت آنها امور اقتصادی و بازرگانی است و شمار آنها به حدود ۱۰ سازمان می‌رسد با گمرک ایران در جهت رفع مشکلات و تسهیل تجارت و تسریع عبور محموله‌های تجاری همکاری خواهند کرد و مدیریت واحد مرزی به مدت ۳ سال به گمرک واگذار شده است.



سرنوشت طرح جامع حمل‌ونقل در معاونت جدید

با تشکیل معاونت جدید حمل‌ونقل در وزارت راه و شهرسازی، طرح جامع حمل‌ونقل که طی سال‌های گذشته و دولت‌های قبل تاکنون، بارها و بارها مورد بازنگری قرار گرفته، سرنوشت تازه‌ای پیدا کرد و جمع‌بندی و انتشار آن به این معاونت سپرده شد. پیش از این امیر امینی به‌عنوان معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل، مسئولیت پیگیری طرح جامع را برعهده داشت اما بعد از اینکه مهرداد تقی زاده در راس معاونت تازه تأسیس حمل‌ونقل قرار گرفت و امینی، معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع شد، این معاون جدید حمل‌ونقل است که باید با جمع‌بندی دیدگاه‌های متخصصان در مدل‌های مختلف حمل‌ونقل هوایی، دریایی، ریلی، جاده‌ای و نیز شهری، تکلیف این طرح را که طی سال‌ها با ویرایش‌ها و تجدیدنظرهای بسیار مواجه شده، تعیین نماید.

طی سال‌های گذشته آخوندی، وزیر راه و شهرسازی و امینی، معاون وی، بارها از تدوین، پیگیری و انتشار طرح جامع حمل‌ونقل خبر دادند. اردیبهشت ماه ۹۳، عباس آخوندی، سیدمجد برهانی را به‌عنوان رئیس کارگروه «جمع‌بندی و انتشار مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور» منصوب و تأکید کرد که نسبت به جمع‌بندی و انتشار آن در وضعیت موجود به‌عنوان سند مقدماتی حداکثر ظرف شش ماه اقدام نماید.

امینی، نیز در مردادماه ۹۴، اعلام کرد که فاز نخست این طرح از شهریورماه منتشر می‌شود. از زمان تصویب طرح جامع، شروع تمامی طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربنای حمل‌ونقل، فقط براساس این طرح و در قالب بودجه سنواتی قابل اجراست. اکنون تقی‌زاده، مسئولیت مهمی را برای به سرانجام رساندن طرح جامع حمل‌ونقل برعهده دارد؛ طرحی که علاوه بر مدیران دولتی، بسیاری از فعالان بخش خصوصی معتقدند باید نظرات کارشناسانه آنها نیز با دقت بیشتری در این طرح جامع لحاظ شود.



حمل و نقل تضمین کننده رونق گردشگری

ایمان ربیعی
کارشناس اقتصادی

گره حمل و نقل...

حمل و نقل جاده‌ای در کشور ما ۹۶ درصد سهم دارد که از این مقدار ۹۸ درصد مربوط به بخش خصوصی است. به گفته وی، ۵۰۰ هزار راننده داریم که ۲۵۰ هزار نفر، دارای کامیون هستند. اگر نیمی از اینها بارنامه را برای خود انجام دهند موجب ارتقای ۴۰ درصدی حمل و نقل می‌شود. خان بلوکی، کلید نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای را معافیت گمرکی می‌داند و می‌گوید: از ۳۰۰ میلیون تن جابه‌جایی کالا، حدود ۲۰۰ میلیون تن با بارنامه انجام می‌شود و اگر مسئولیت صدور بارنامه به صنف واگذار شود، از جابه‌جایی این مقدار بار غیرمجاز جلوگیری می‌شود.

خودرو آری، حمل و نقل نه!

غلامرضا خادمی‌زاده، در گفتگو با نشریه حمل و نقل رئیس کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان مسافر، نیز از دولت به عنوان قوه مجریه خواست ضمن اجرای درست قانون، از اجرای سلیقه‌ای آن پرهیز کند. به گفته وی، دولت با دادن وام، خودروهای موجود در پارکینگ‌ها را خارج کرد اما هیچ فکری برای حمل و نقل نمی‌کند. ای کاش کمی از توجهش به خودرو سازان را به بخش حمل و نقل معطوف کند. اگرچه چرخ حمل و نقل جاده‌ای اساساً توسط بخش خصوصی می‌چرخد اما برخی از قوانین دست و پاگیر و مداخله دولت یا عدم حمایت لازم از فعالان این بخش، موجب شده میزان بهره‌وری این حوزه علیرغم این که بیش از ۹۰ درصد سهم جابه‌جایی بار و مسافر را بر دوش می‌کشد، رضایت بخش نباشد.

امکان‌پذیرتر خواهد بود. تجربه ثابت کرده است که در بازار گردشگری جهان، توفیق از آن کشورهایی است که توانسته‌اند سرمایه‌گذاری‌های درست تری را در حوزه حمل و نقل در دستور کار خود قرار دهند. امنیت و ارزانی شبکه حمل و نقل خود یکی از مهم‌ترین اهرم‌هایی است که گردشگران جهان را به حضور در یک منطقه تشویق می‌کند از این رو لازم است در ایران نیز صنعت حمل و نقل با افزایش سرمایه‌گذاری، تغییراتی جدی را در دستور کار خود قرار دهد.

محاسبات نشان می‌دهد ۳۵ درصد از هزینه‌های یک سفر مربوط به بخش حمل و نقل است و اگر دولت‌ها بتوانند با سرمایه‌گذاری و ابتکار عمل این هزینه را کاهش دهند، قدرت رقابت بالایی را در این حوزه از آن خود می‌کنند

رونق صنعت گردشگری بدون تردید پس از آن اتفاق می‌افتد که ایران بتواند صنعت حمل و نقل خود، خصوصاً در بخش هوایی را با تحولی سازنده و چشمگیر روبه‌رو نماید. این ابتدای راه است چرا که پس از ورود گردشگری به ایران از مرزهای هوایی، باید دسترسی آسان، ایمن و ارزان به جاذبه‌های گردشگری ایران فراهم شود. انتظار می‌رود شاهد آن باشیم که برنامه‌ای مدون برای سرمایه‌گذاری در این حوزه یعنی حمل و نقل در دستور کار قرار گیرد. تجهیز نقاط دیدنی ایران به حمل و نقل ریلی و حتی سرمایه‌گذاری در حمل و نقل درون شهری خود تضمین‌کننده ورود گردشگران و رونق صنعت گردشگری در ایران خواهد بود. در غیر این صورت حجم گردشگران ورودی حتی اگر افزایش یابد، نمی‌تواند تأثیر چندانی بر کلیت اقتصاد به جا بگذارد.

ایران درحالی توسعه صنعت گردشگری را در دستور کار خود قرار داده است که بررسی‌ها نشان می‌دهد صنعت حمل و نقل و گردشگری دو بال یک پرنده‌اند و در صورت بروز هر اشکالی در یکی از این دو بال پرنده قادر به پریدن و پرواز نخواهد بود و بررسی‌ها نشان می‌دهد صنعت گردشگری و توریسم یکی از مهم‌ترین بدیل‌های نفت در ایران است. جاذبه‌های ایران به حدی است که بسیاری از گردشگران در صورت وجود امکانات، تمایل دارند نسبت به سفر به ایران اقدام کنند اما باید دید آیا زیرساخت‌های لازم در این زمینه مهیاست؟

بدیهی است سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ایران می‌تواند ضامن به حرکت درآمدن چرخ‌های اقتصاد گردشگری در ایران باشد. محاسبات نشان می‌دهد ۳۵ درصد از هزینه‌های یک سفر مربوط به بخش حمل و نقل است و اگر دولت‌ها بتوانند با سرمایه‌گذاری و ابتکار عمل این هزینه را کاهش دهند، قدرت رقابت بالایی را در این حوزه از آن خود می‌کنند.

حمل و نقل در صنعت گردشگری به سه طریق هوایی، زمینی و دریایی به ترتیب اولویت صورت می‌گیرد. کشوری که بتواند از هر سه منظر به توسعه گردشگری خود توجه کند، در واقع توانسته حجم گسترده‌ای از گردشگران را به سمت دیدنی‌های خود جذب کند، اما ظاهراً بسیاری از مسئولان ذی‌ربط به این موضوع واقف نیستند که قبل از این که بخواهیم برای ورود گردشگران سرمایه‌گذاری کنیم و آنها را به دیدن ایران فراخوانیم، باید زمینه دسترسی آسان این گروه به همان دیدنی‌ها را فراهم کنیم. ظاهراً در ایران سازمان گردشگری و وزارت راه هر کدام جداگانه برای کارشان تصمیم‌گیری می‌کنند، حال آن‌که منافع هر دو سازمان و نهاد به یکدیگر گره خورده و باید با همکاری هرچه بیشتر رونق صنعت گردشگری در ایران

مجموعه شرکت های مسافری سواری کرایه مشهد مقدس

تیزرو ترا بر طلوع صبح رهگذران سلیم سیر گردشگران

با مدیریت آقایان:



رهنما
۰۹۱۵۱۸۱۱۳۲۶



شمشیردار
۰۹۱۵۱۱۴۵۲۰۲



خدادادی
۰۹۱۵۱۱۳۰۷۳۰



«امنیت، آرامش و سرعت را با ما تجربه کنید»

با کادری مجرب، به طور شبانه روزی آماده ی سرویس دهی به سراسر کشور

آروان تردد

مشاوره امور حمل و نقل

حمل جاده ای - ریلی

ترانزیت (داخلی - خارجی)

کارشناس رسمی دادگستری در امور حمل و نقل و ترابری

نمایندگی های خارجی: چین، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان، هندوستان و دبی

نمایندگی های داخلی: تهران، بندرعباس و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور



www.atlogistical.com
info@atlogistical.com
ataraddod@yahoo.com
arvan_bordbar@yahoo.com

مشهد: ابتدای بلوار جانباز، مجتمع تجاری نیکا

طبقه چهارم، واحد ۴۰۶

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۵-۷

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۶



شماره ثبت: ۹۲۸۷ تاریخ تاسیس: ۱۳۷۳

شرکت حمل و نقل بین المللی سورنا ترابر شرق

دارای بیش از ۴۰۰ دستگاه کامیون تحت پوشش اعم از چادری تیغه، تانکری، کفی و کانتینری با رانندگان مجرب و کارآزموده

رتبه اول ترانزیت سوخت در شرق کشور در سال ۸۹

رتبه اول ترانزیت ریلی در کشور در سال ۹۴

عمده فعالیت در زمینه های

حمل و ترخیص کالای ترانزیتی به آسیای میانه و افغانستان

ارائه خدمات حمل گاز LPG به پاکستان و افغانستان

حمل فرآورده های نفتی (صادرات، واردات و ترانزیت)

حمل محموله های کانتینری (صادرات، واردات و ترانزیت)

تخصص در حمل کالا به صورت ریلی به کشورهای آسیای میانه CIS و بالعکس

خدمات گمرکی و ترخیص کالا (عملیات فورواردری)

دارای پیمان صادراتی از شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی به شماره پیمان مش ۰۱۱

دارای نمایندگی در شهرها و مرزهای سرخس، باجگیران، بندر عباس، محوطه اسکله شهید رجایی، نکا، ساری،

بیرجند، دوغانرون، میلک، میل ۷۸

آدرس: خراسان رضوی، مشهد، بلوار وکیل آباد، بین وکیل آباد ۱۳ و ۱۵،

ساختمان یاس، پلاک ۲۲۵، طبقه چهارم

تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۶۶۱۲۱ (خط ۱۰)

نمابر: ۰۵۱-۳۶۰۶۱۲۲۵

سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۷۸۱۸۱۱۱۱۱۱



Website: www.itsts.ir

E-mail: info@itsts.ir

EMAIL: SORENATARABAR@GMAIL.COM

Telegram: <https://telegram.me/sorenatarabar>

Nilooofar Nilooofar



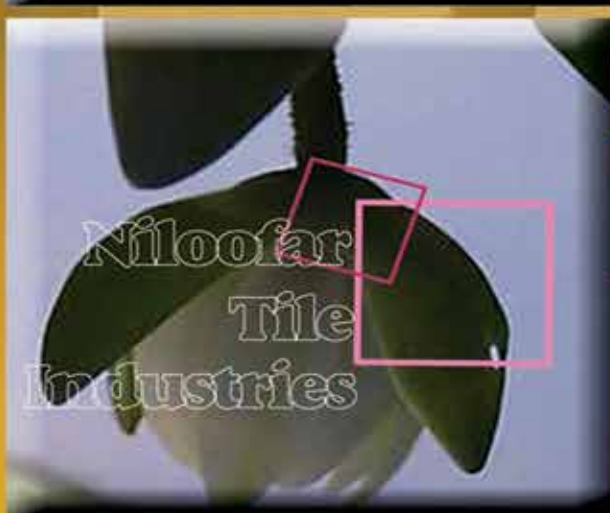
Nilooofar Tile Industries

صنایع کاشی نیلوفر

نیلوفر

کاشی
صنایع

لعل نیلوفر زحاک اند



کارخانه : بیرجند - شهرک صنعتی

تلفن : ۵- ۳۲۲۵۵۴۰۱ - (۰۵۶) ۳۲۲۵۵۴۰۶

دفتر مرکزی : مشهد - بلوار فردوسی - ساختمان اسکان - طبقه اول

تلفن : ۳۷۶۲۳۳۳۶ - (۰۵۱) ۳۷۶۸۲۰۷۰

Nilooofar

Tile

Industries

صنعت گردشگری موتور محرکه اقتصاد ایران

مجید سلیمی بروجنی
کارشناس اقتصادی



را ندارند و این خود می‌تواند یک فرصت طلایی برای ایران و جذب توریست‌های خارجی به کشورمان باشد. یکی از مزایای درخور توجه صنعت گردشگری، کوتاه بودن زمان اتمام پروژه‌ها و زودبازدهی طرح‌هاست که فشار بسیار کمی را به منابع مالی وارد می‌کند. در توسعه صنعت گردشگری، زیرساخت‌ها، به‌ویژه حمل‌ونقل، اهمیت ویژه‌ای دارد. اساسا گردشگری با جابه‌جایی و حرکت از مبدأ و محل زندگی دائمی افراد به نقاط دور دست تحقق پیدا می‌کند. در نتیجه توسعه و گسترش صنعت گردشگری به توسعه امکانات حمل‌ونقل منوط است. توسعه حمل‌ونقل بر رشد و هدایت این صنعت تأثیر عمده‌ای داشته است. توسعه فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی در بسیاری از ابعاد با فعالیت‌های مرتبط با جهانگردی گره خورده است. حمل‌ونقل و جهانگردی تفکیک‌ناپذیرند. جهانگردی حضور در مکان‌ها و حمل‌ونقل، پل بین مبدأ و مقصد است. صنعت حمل‌ونقل هوایی، ضمن تأمین دسترسی‌های مطلوب به جاذبه‌های گردشگری در نقاط مختلف کشور و تولید سفرهای تفریحی، بازارهای جدید، مدل‌ها و روش‌های کسب و کار نوین را توسعه می‌دهد. پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری تعداد گردشگران به بیش از پنج میلیون نفر برسد. براساس آخرین آمارها، در میان کشورهای غربی، آلمانی‌ها بیشترین سفرهای گردشگری را به ایران دارند. در کنار محدودیت‌های داخلی، از مهم‌ترین محدودیت‌های خارجی می‌توان به تبلیغات منفی کشورهای غربی و هشدارهای که برای خطرات سفر به ایران می‌دهند، اشاره کرد. رشد شمار گردشگران

صنعت گردشگری، به‌عنوان یکی از پایه‌های توسعه و رشد اقتصاد و فرهنگ، از اهمیت روزافزون و تأثیرگذاری فراوان برخوردار است. هر بار که صحبت از ایران و گردشگری می‌شود، یاد این جمله می‌افتیم که ما ایرانیان از قدیم‌الایام روی گنج نشسته‌ایم و همچنان رنج می‌کشیم. مطابق آمار، ایران یکی از ۱۰ کشور اول جهان در بخش میراث باستانی است و یکی از پنج کشور اول در بخش منابع طبیعی؛ اما باید بپذیریم که امروز در جایگاه واقعی خود نیستیم. شاید یکی از مهم‌ترین دلایلی که ما همچنان اسیر نفت و دلارهای نفتی هستیم تا روزگارمان بگذرد، این است که هنوز به این باور نرسیده‌ایم که گردشگری می‌تواند برایمان ثروت تولید کند. نکته عجیب ماجرا این است که هرچه به جلو می‌رویم و هرچه بیشتر از تأثیر گردشگری بر درآمد ملی و امنیت کشور سخن گفته می‌شود، اما آمار و ارقام چیز دیگری را نشان می‌دهند. اگر ۶۰ سال پیش متوسط مدت اقامت گردشگران خارجی در ایران ۱۸/۵ شب بود، امروز دیدن توریست خارجی در شهرهای ایران یک حادثه شگفت‌انگیز است. ایران در میان کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی، از نظر تعداد گردشگر رتبه سیزدهم و از نظر درآمد رتبه دهم را دارد. درحالی‌که کشوری مانند ترکیه که شباهت فرهنگی و قرابت اقلیمی بسیاری به ایران دارد، دارای ۱۳ میلیون گردشگر و تونس با جمعیتی کمتر از شش میلیون نفر همین تعداد گردشگر خارجی را هرساله پذیراست. از یاد نبریم که اکثر کشورهای نزدیک و همسایه ما به دلیل شرایط جنگی، شرایط پذیرش توریست

بیشتر از کشورهای اروپایی مانند آلمان، فرانسه، اسپانیا و کشورهای اسکندیناوی بوده این در حالی است که آمریکایی‌ها کمتر از یک درصد گردشگران ایران را تشکیل می‌دهند. پس از توافق هسته‌ای مدت زمان ویزای اروپایی‌ها از دو هفته به سه ماه افزایش یافت. برخی کارشناسان معتقدند گردشگری حلال می‌تواند راهی برای برون‌رفت از برخی مشکلات باشد. گردشگری حلال که عمدتا با هدف جذب گردشگران مسلمان از تمام بخش‌های جهان معرفی شده است، می‌تواند با استفاده از پتانسیل‌های فراوان جزیره کیش و سایر جزایر ایرانی، سالانه تعداد مناسبی از گردشگران مسلمان را به سواحل ایران بکشاند و با ارائه تفریحات حلال از این طریق به درآمدزایی و اشتغال بپردازد. به‌نظر می‌رسد شانس کیش در جذب گردشگران مسلمان و جذب مسافران حلال، بیش از تسهیل قوانین باشد. کیش درحال حاضر حدود ۱/۸ میلیون بازدیدکننده در سال جذب می‌کند، رقمی که عمدتا تهرانی‌هایی را دربر می‌گیرد که از ترافیک وحشتناک و آلودگی پایتخت می‌گریزند. بررسی آمار مسافران خروجی از کشور نشان می‌دهد که بی‌انگیزگی در میان مردم ایران برای گردشگری داخلی و سرمایه‌گذاری نکردن در زیرساخت‌های لازم آن نظیر احداث هتل، جاده و نظایر آن باعث می‌شود هرساله مقادیر زیادی از درآمدهای دلاری ناشی از فروش نفت و صادرات مواد اولیه، به وسیله مسافران ایرانی به کشورهای دیگر سرازیر شود. اقتصاد ایران برای رهایی از نفت و دلارهای نفتی، باید به رشد و توسعه صنعت گردشگری بپردازد. صنعت گردشگری می‌تواند مانند یک گنج و ثروت عظیم، در خدمت رشد اقتصاد کشورمان باشد. همه این موارد منوط به این است که ما، خودمان بخواهیم....

ترامپ و آینده اقتصاد ما



مسعود خوانساری/رئیس اتاق تهران



موضوع اقتصاد ایران، انتخاب ترامپ یا هیلاری کلینتون نیست. مساله اقتصاد ایران فقدان وفاق ملی برای اصلاح روندها و ساختارها است؛ اگر این مشکل حل نشود، وضعیت تغییر نخواهد کرد

امروز که جهان روند پیش‌بینی‌پذیری خود را از دست داده ما می‌توانیم با خردگرایی و اعتدال و البته توجه ویژه به عقل، علم و عدالت، کشور را به سمت وفاقی ملی برای بهبود وضعیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری پیش ببریم

از زاویه دید داخلی، اقتصاد ایران برای رشد، گرفتار سیاست و فرهنگ است و تا این دو حوزه در سطح کلان روندی اصلاحی به خود نگیرند، فضا برای تکامل اقتصاد مهیا نمی‌شود. سیاست باید فضای اعتدالی و آرامی برای فعالیت‌های اقتصادی مهیا کند و فرهنگ نیز می‌تواند کارآفرینی را به ارزشی اطمینان‌بخش برای جامعه ایرانی بدل سازد

اقتصاد ایران به‌شدت تحت تاثیر مولفه‌های دیگر مانند گسترش فساد سیستماتیک و فقدان بهره‌وری است

غیرسودمند برای ایران تبدیل می‌کرد. حداقل در این مولفه ترامپ خود را به این دو طیف گره نزد و شاید روش مدیریتی شخص‌محور او، موجب شود که آمریکا کمی از اسرائیل و عربستان فاصله بگیرد. در این شرایط به‌طور غیرمستقیم بخشی از منافع ایران تامین می‌شود. البته تجربه نشان داده که مناسبات ایران و آمریکا چه در دوران دموکرات‌ها و چه در زمان حضور جمهوری‌خواهان منجر به تکامل یا قطع روابط نشده است. بنابراین از اساس بین جمهوری‌خواه و دموکرات برای ایران تفاوتی چشمگیر وجود ندارد. ضمن اینکه بعید به نظر می‌رسد در وزارت خارجه ترامپ که علی‌القاعده از تندروترین چهره‌های جناح جمهوری‌خواه تشکیل خواهد شد بتوان انتظار برقراری روابطی حتی در سطح زمان تصویب برجام با دستگاه دیپلماسی ایران را داشت. با فرض اینکه ترامپ سیاست‌های اوباما را در مورد ایران اجرا کند، دست‌کم پنج ماه به شرایط تعلیقی که اقتصاد ایران با آن دست‌به‌گریبان است اضافه می‌شود. انتظار این است که اگرچه سیاست خارجی جمهوری‌خواهان رویارویی خشن با مخالفان است و بیشتر بر گزینه‌های نظامی تاکید دارند، اما اعلام برائت برخی چهره‌های موثر جمهوری‌خواه پیش از انتخابات از او، می‌تواند کمی این معادلات را تغییر دهد، به‌طوری‌که نمی‌توان او را پیرو تمام‌عیار مواضع جمهوری‌خواهان دانست. ناشناختگی رفتارهای ترامپ آسیب‌هایی را برای اقتصاد ایران و جهان به همراه دارد. به‌طور نمونه هرچند ترامپ روابط خود با روسیه را بهبود بخشد براساس سنت تاریخی حاکم بر روابط این دو کشور، روس‌ها از ایران فاصله می‌گیرند و شرایط ایران از نظر تکیه بر قدرت‌های بین‌المللی متفاوت از شرایط فعلی خواهد بود. نکته‌ای که نباید از نظر دور

انتخابات آمریکا و نتیجه آن تقریباً تمام کنشگران اقتصادی و سیاسی جهان را با تعجب مواجه کرده است. حداقل براساس نظرسنجی‌های پیش از انتخابات، ترامپ دورترین گزینه برای در اختیار گرفتن هدایت کاخ سفید بود. در سال‌های اخیر به‌رغم کاهش نقش این کشور در تولید ثروت جهانی در پایان جنگ جهانی دوم، به ۱۸ درصد، هنوز آمریکا بزرگ‌ترین قدرت سیاسی، اقتصادی و نظامی جهان است. بر این اساس اثرگذاری تحولات این کشور بر اقتصاد ایران و دیگر کشورها انکارناشدنی است.

ترامپ با پشتوانه فعالیت‌های اقتصادی خود درک نسبتاً خوبی از فضای اقتصادی جهان دارد، ولی بررسی شعارهای او نشان می‌دهد تحت تاثیر نگاه پوپولیستی است. ادعاهای اقتصادی او طی دوران تبلیغات انتخابات بر محور سیاست درهای بسته و مخالفت با نهادهای معتبر بین‌المللی از جمله سازمان تجارت جهانی استوار بود. ترامپ مردی است که حداقل ۴ دهه در عرصه اقتصاد (کسب درآمد‌های کلان از بازار املاک) حضور داشته، اطلاعات و دانش اقتصادی دارد. اتفاقاً همین یک مولفه باعث شده تا در برخی تحلیل‌ها او را مردی اهل معامله و مذاکره قلمداد کنند که حداقل براساس منطق سود و زیان می‌تواند تصمیم‌گیری کند. البته رفتارهای خلاف عرف او طی دوران تبلیغات نشان‌دار رئیس‌جمهوری جدید آمریکا کمتر قابل پیش‌بینی است. در چنین شرایطی تصور اینکه حضور او به‌صرف فعالیت‌های شخصی و پیشین می‌تواند به نفع اقتصاد جهانی باشد، تحلیلی چندان پایدار نیست، چراکه نسبت روشنی بین او و کارآفرینان دردکشیده یا طرفداران اقتصاد آزاد وجود ندارد.

هیلاری کلینتون رقیب ترامپ قرابت آشکاری به لابی اسرائیلی در سیاست آمریکا و همچنین عربستان دارد. همین رویکرد او را به چهره‌ای

اقتصاد

۴۶

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

ادامه در صفحه ۴۸



حذف «صفر» مزاحم

از سوی دیگر مشکلات دسته‌چک و سوءاستفاده‌هایی که از این تفاوت صفرها به وجود می‌آید، دیگر حذف می‌شود.

اسکناس‌ها فعلا تغییری نمی‌کند

حالا هم خبرهایی به صورت غیررسمی از بانک مرکزی به گوش می‌رسد. یک منبع آگاه در بانک مرکزی با اعلام جزئیات جدید از تغییر پول ایران گفت: در لایحه‌ای که دولت به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌دهد، قرار است پول ایران به جای ریال، تومان باشد. به گزارش شبکه خبری اقتصاد، این منبع آگاه گفت: البته هیچ چیزی در پول ایران حذف نمی‌شود. او گفته در صورتی که مجلس شورای اسلامی لایحه دولت را تصویب کند، اسکناس‌ها به تدریج و در زمان تغییر می‌کند. این منبع آگاه تأکید کرده تغییر پول ایران هنوز نهایی نشده؛ اما در دو هفته آینده اطلاعات کافی و جزئیات ارائه می‌شود.

ضرورت تدوین متمم بر قراردادها

حمیدرضا بردارن‌شراک، رئیس پیشین سازمان برنامه و بودجه می‌گوید: حذف صفر از پول ملی، در جهان سابقه دارد و حتی کشورهایی بوده‌اند که چند صفر را از پول ملی خود حذف کرده‌اند. او در بیان علت چنین اقدامی از سوی کشورها می‌گوید: حذف صفر از پول ملی، احساس روانی بهبود اوضاع اقتصادی و بهتر شدن تورم را برای مردم به همراه می‌آورد، درحالی‌که اعلام اعداد و ارقام اقتصادی با صفر بیشتر، حس بدتر شدن اقتصاد را برای مردم به همراه دارد. این اقتصاددان تصریح می‌کند: در ایران با اینکه ریال پول رسمی کشور بوده است؛ اما همواره ارقام به تومان اعلام می‌شد؛ بنابراین به نظر نمی‌رسد این اقدام دولت در حذف یک صفر و تبدیل ریال به تومان

تصمیم دولت را تأیید کند، بار مالی اندک (در قیاس با ضرب مسکوکات و چاپ اسکناس) تغییر صورت‌های مالی و اسناد موجود از جمله قراردادها را به دنبال خواهد داشت که آن هم بار سبکی برای دولت به حساب می‌آید.

حذف سه صفر حدود ۱۰ سال پیش، در دولت احمدی‌نژاد بارها از سوی رئیس کل بانک مرکزی وقت مطرح شده بود؛ اما هرگز رنگ واقعیت به خود نگرفته بود، حالا دولت یازدهم وارد عمل شده و فقط یکی از این صفرهای توپ‌مانند را به گوشه‌ای پرت کرد. برخی از نمایندگان مجلس این اقدام دولت را جسورانه قلمداد می‌کنند.

تبدیل ریال به تومان جسورانه بود

دبیر کمیسیون اقتصادی مجلس در این باره به این‌ها گفت: کاش دولت از نظر کارشناسان و کمیسیون اقتصادی درباره این طرح استفاده می‌کرد و با جسارت بیشتر به حذف سه صفر یا چهار صفر اقدام می‌کرد؛ اما در مجموع این اقدام قابل تقدیر است و ما از آن حمایت می‌کنیم. حسن حسینی‌شاهرودی درباره لایحه اخیر دولت مبنی بر تغییر واحد پول کشور از ریال به تومان گفت: کمیسیون از این مصوبه بی‌خبر بود و ما هم از طریق رسانه‌ها در جریان این خبر قرار گرفتیم. باین حال، این طرح از ۱۰ سال پیش در بانک مرکزی مطرح بود و حذف یک تا چهار صفر در دستور کار این سازمان قرار داشت؛ اما سرانجام این دولت یازدهم بود که جسارت انجام چنین کاری را از خود نشان داد و این اتفاق قابل تقدیر است. وی ادامه داد: با اجرائی شدن این طرح بسیاری از مشکلات محاوره‌ای مردم حل می‌شود؛ زیرا معامله‌ها به‌طور شفاهی به صورت تومان انجام می‌شد؛ اما در اسناد بانکی یا دفاتر رسمی ریال نوشته می‌شود.

«باق shift+ چه کنیم؟»، حالا شاید به قول کاربران همیشه در صحنه، بهتر باشد به کسانی که قبلا موقع حساب و کتاب دستشان را روی یک صفر می‌گذاشتند تا رقم پول را بخوانند، تبریک گفت! یکی دیگر می‌گوید: «قیمت لکسوس ان ایکس از سه میلیارد و ۳۳۰ میلیون ریال به ۳۳۳ میلیون تومان تغییر کرد. این یعنی ارزانی!». تهمایه همه این شوخی‌ها در تصورات عام، کم‌شدن یک دغدغه عمومی درباره شمارش پول بود. زمانی که به بانک می‌رفتیم و مجبور بودیم عددی را که به تومان در ذهن داشتیم به ریال در فیش واریز یا برداشت بنویسیم و این برای خیلی‌ها دغدغه بود. حالا دولت گویا وارد عمل شده تا به این دغدغه عمومی که البته به نظر می‌رسد بیشتر در کاروکاسبی دولت در دستگاه‌های دولتی، ایجاد سهولت کرده، پایان دهد. دیروز براساس تصویب هیأت دولت و در جلسه‌ای که خود روحانی نیز در آن حضور داشت، واحد پول ایران تومان و برابر ۱۰ ریال تعیین شد. حالا پول مغولی جای پای خود را در ایران سفت‌تر می‌کند.

تست بازار از سوی دولت

حالا گویا یکی از دغدغه‌های کسب‌وکار و همچنین فعالیت دستگاه‌های دولتی به راحتی انجام شود؛ اما این اقدام دولت، چه هزینه‌هایی را برای آن به دنبال خواهد داشت؟ آن‌گونه که از استدلال‌های کارشناسان برمی‌آید، این اقدام دولت جمع‌آوری پول در گردش را به دنبال ندارد و بیشتر به قصد تست بازار از سوی دولت انجام شده است. کارشناسان معتقدند از این تصمیم دولت به خوبی می‌توان دریافت که دولت قصد ندارد فعلا بار اضافی ضرب مسکوکات و چاپ اسکناس را بر دوش خود بگذارد و صرفا اگر مجلس این

چنین آثار روانی را به دنبال داشته باشد، زیرا چنین اقدامی سابقه دارد. برادران شرکا با بیان اینکه این اقدام هزینه‌هایی را هم برای دولت خواهد داشت، می‌گویند: باید بررسی شود که تبدیل این ارقام، چه بار حقوقی در قراردادهای کشور به همراه دارد و آیا نیاز به تغییر در اسناد حقوقی و قراردادی نیز وجود دارد یا خیر. به نظر می‌رسد در این حالت، دولت باید دست به تدوین متمم‌هایی برای قراردادها بزند که همین امر، از جمله هزینه‌هایی خواهد بود که این مصوبه به دنبال خواهد داشت. به گفته وی، دولت باید بررسی کند این هزینه با فایده‌ای که در ایجاد سهولت در فعالیت‌های اقتصادی به‌ویژه در بین دستگاه‌های دولتی ایجاد می‌شود، همخوانی دارد یا خیر.

تغییر صورت‌های مالی ضروری است

مدیر گروه سابق بانکداری اسلامی در پژوهشکده پولی و بانکی با اشاره به هزینه دیگری که دولت را به خود مشغول خواهد کرد، می‌گوید: از آنجا که صورت‌های مالی تاکنون برحسب ریال نوشته می‌شدند، از این پس باید صورت‌های قدیمی مالی را تغییر داد که خود بار هزینه‌ای دارد. دولت در این رابطه باید تمامی برنامه‌ها و حتی بودجه ارائه‌شده به مجلس را هم اصلاح کند. البته این هزینه‌ها در مقابل هزینه‌های ضرب مسکوکات و چاپ اسکناس، هزینه درخور توجهی نیست.

حذف یک صفر، کمترین هزینه برای دولت

او با بیان اینکه مردم با همین مسکوکات حال حاضر هم می‌توانند کار کنند، ادامه می‌دهد: اگر دولت تعداد بیشتری از صفر را حذف می‌کرد، احتمال سردرگمی مردم وجود داشت، اما در رابطه با تبدیل ریال به تومان، پیش‌تر مردم در فعالیت‌های روزانه خود دست به چنین عملی زده بودند. بنابراین حذف یک صفر، کمترین هزینه را برای دولت به همراه دارد و تصمیمی منطقی به نظر می‌رسد.

اثر اسمی حذف یک صفر بر اقتصاد

ندری با اشاره به تبعات اقتصادی حذف یک صفر از پول ملی می‌گوید: حذف این صفر در اقتصاد اثر واقعی نداشته و صرفاً اثر اسمی دارد و فقط در انجام معاملات اقتصادی و نگهداری حساب‌های مالی سهولت ایجاد می‌کند. این کارشناس اقتصادی، نسبت به تصورات موجود درباره تأثیر حذف صفر بر تورم واکنش نشان داده و تأکید می‌کند: ارتباطی بین حذف صفر از پول ملی و تورم وجود ندارد. تورم به حجم نقدینگی و عوامل ساختاری در اقتصاد برمی‌گردد که هیچ‌کدام تغییری نکرده‌اند. او تصریح می‌کند: برای مردم مدت‌هاست ریال از بین رفته اما تورم از بین نرفته است. اگر حتی چهار صفر از پول ملی حذف شود، اگر حجم نقدینگی موجود در گردش کنترل نشود، در بلندمدت باز هم قیمت‌ها افزایش می‌یابد.

ادامه از صفحه ۴۶

ترامپ و آینده اقتصاد ما

داشت این است که برجام ماحصل تمام توان ژئوپلیتیک آمریکا است؛ در نتیجه احتمال اینکه توافق هسته‌ای در دولت ترامپ نادیده گرفته شود، محدود است. از سوی دیگر، در داخل کشور هم دولتی روی کار نیست که در کوتاه‌مدت اجماع بین‌المللی علیه ایران ایجاد کند. از سوی دیگر، اروپا و چین به‌سادگی از منویات آمریکا در قبال ایران حمایت نمی‌کنند. اروپا در مورد مسائلی مثل افغانستان، عراق و حکومت صدام حسین در این کشور و تحریم‌های روسیه به دلیل تنش‌های اوکراین مواضع مستقل خود را به مطالبه آمریکایی‌ها ترجیح داده است. مشکلات اقتصادی ایران نوعاً ریشه مطلقاً در تحریم‌ها نداشته که با لغو تحریم‌ها حل شود. اقتصاد ایران هر چند تأثیرپذیر از معادلات بین‌المللی است، ولی می‌توان ادعا کرد که سیاست‌های درونی آمریکا کمترین تأثیر را بر وضعیت اقتصادی ایران داشته است. به‌طور نمونه با وجود دست به دست شدن قدرت در آمریکا متوسط رشد اقتصادی ایران طی سه دهه گذشته ۵ درصد بوده است اگرچه از سال ۸۸ تا ۹۲ این رشد ناگهان به اعداد منفی سقوط کرد.

از زاویه دید داخلی، اقتصاد ایران برای رشد، گرفتار سیاست و فرهنگ است و تا این دو حوزه در سطح کلان روندی اصلاحی به خود نگیرند، فضا برای تکامل اقتصاد مهیا نمی‌شود. سیاست باید فضای اعتدالی و آرامی برای فعالیت‌های اقتصادی مهیا کند و فرهنگ نیز می‌تواند کارآفرینی را به ارزشی اطمینان‌بخش برای جامعه ایرانی بدل سازد. در سطح دیگر وضعیت فضای کسب‌وکار در ایران به شکلی است که می‌توان آن را آسیب اول قلمداد کرد. معضلات فضای کسب‌وکار ایران را باید در دو گروه دسته‌بندی کرد: گروه اول به مشکلات ساختاری مانند وضعیت نظام ارزی، نظام مالیاتی، نظام تامین اجتماعی و نظام بانکی مربوط می‌شود. وضعیت حاکم بر این بخش‌ها موجب شده که طی سال‌های گذشته رشد سرمایه‌گذاری در کشور منفی شود و همزمان با بی‌میلی سرمایه‌گذاران داخلی برای توسعه کسب‌وکارها، انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاران خارجی نیز ایجاد نشود.

از سوی دیگر، اقتصاد ایران به شدت تحت تأثیر مولفه‌های دیگر مانند گسترش فساد سیستماتیک و فقدان بهره‌وری است. در حال حاضر بحران‌های ناشی از شکاف عمیق درآمدی و فقر گسترده در طبقات محروم جامعه که جمعیت قابل توجهی را درگیر کرده جامعه ایرانی را آزار می‌دهد. همزمان با این جریان و تحت تأثیر کاهش سرمایه‌گذاری و رکود حاکم بر اقتصاد ایران، بحران‌هایی مانند اعتیاد، فروپاشی خانواده و بیکاری نیز تعمیق یافته است. قطعاً اصلاح روابط سیاسی ایران با کشورهای جهان در بهبود روندها و گسترش ارتباط توسعه‌محور موثر است، ولی هیچ‌کدام از این مشکلات، تنها با بهبود رابطه با آمریکا حل نمی‌شود و ریشه مشکلات در مدیریت اقتصاد ایران دارد نه تحریم‌های خارجی. بدون تردید تغییراتی که آمریکا در آینده شاهد آن است بر اقتصاد ایران بی‌تأثیر نیست، اما نمی‌توان در مورد آن اغراق کرد. همان‌طور که بازارهای جهانی هم بعد از تکانه شدید ناشی از پیروزی ترامپ به حالت عادی بازگشت و حتی بورس ایران نیز شوک این اتفاق را پشت‌سر گذاشت و فضای سیاسی جهانی هم به سرعت خود را با وضعیت جدید سازگار می‌کند. موضوع اقتصاد ایران، انتخاب ترامپ یا هیلاری کلینتون نیست. مساله اقتصاد ایران فقدان وفاق ملی برای اصلاح روندها و ساختارها است؛ اگر این مشکل حل نشود، وضعیت تغییر نخواهد کرد. امروز که جهان روند پیش‌بینی‌پذیری خود را از دست داده ما می‌توانیم با خردگرایی و اعتدال و البته توجه ویژه به عقل، علم و عدالت، کشور را به سمت وفاق ملی برای بهبود وضعیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری پیش ببریم.



پاشنه‌های آشیل تشکلهای صادراتی ایران

از قانون برنامه دوم توسعه تا به امروز بحث تشویق و حمایت از ایجاد تشکلهای تخصصی در زمینه‌های مختلف مورد تأکید فراوان قرار گرفته است. با توجه به رویکرد کاهش وابستگی به درآمد نفتی بحث تقویت اتحادیه‌ها و تعاونی‌های صادراتی یکی از مهم‌ترین رؤوس تقویت تشکلهای بخش خصوصی در اکثر برنامه‌ها و قوانین اقتصادی بالادستی کشور بوده است. در اکثر این برنامه‌ها فعال کردن اشخاص حقیقی و حقوقی در امر تجارت خارجی یکی از اصول اصلی بوده و بهترین روش برای حضور اشخاص حقیقی و حقوقی استفاده از پتانسیل تشکلهای صادراتی است. با این وجود در طول این سال‌ها سهم تشکلهای صادراتی نسبت به انتظاری که از آنها وجود داشته است همیشه اندک بوده و همین موضوع باعث شد که تعادل به این بحث بپردازد.

وضعیت تشکلهای صادراتی ایران

سابقه تشکیل تشکلهای صادراتی در ایران به چند دهه قبل بازمی‌گردد. از آنجا که خشکبار، پوست و سالامبور، روده، فرش و گیاهان دارویی و صنعتی همواره جزو اقلام عمده صادراتی کشور بوده‌اند نخستین اتحادیه‌های صادراتی بازرگانی تشکیل داده‌اند که در صدور آن کالاها پیش‌کسوت بوده‌اند. حتی در مقاطعی شاهد تشکیل اتحادیه‌های ایرانی در کشورهای مقصد بودیم مانند واردکنندگان فرش دستیاف ایران در آلمان یا اتحادیه واردکنندگان فرش ایران در ژاپن. همچنین برخی اتحادیه‌ها نیز به صورت استانی در ایران شکل گرفت مانند اتحادیه صادرکنندگان زعفران خراسان یا تعاونی‌های صادراتی پسته در کرمان. در حال حاضر حدود ۸۰ درصد اتحادیه‌های صادراتی در اتاق بازرگانی فعال

هستند و بقیه اکثراً در قالب تعاونی‌ها حضور دارند.

هم اکنون در میان تشکلهای ملی عضو اتاق بازرگانی ایران ۷ انجمن و ۲۱ اتحادیه در زمینه صادرات محصولات مختلف وجود دارد. در میان سندیکاها نیز تنها یک سندیکای عضو اتاق بازرگانی از عنوان صادراتی استفاده می‌کند.

برای ساماندهی این تشکلهای صادراتی اما تاکنون نهادها و تشکلهای بالادستی دیگری شکل گرفته است. از جمله آن‌ها می‌توان به کنفدراسیون صادرات ایران و فدراسیون صادرات انرژی اشاره کرد. هرچند که از نظر ساختاری کنفدراسیون صادرات در عمل نقش همان فدراسیون‌ها را قرار است، ایفا کند اما حضور چندین تشکل غیر صادراتی عضو کنفدراسیون مدت‌هاست که به محل مناقشه‌ای در این رابطه بدل شده است. همچنین عدم انسجام ساختار تشکلهای صادراتی یکی از ایراداتی است که بارها از اتاق بازرگانی گرفته شده است.

۷ چالش اساسی تشکلهای صادراتی

کارشناسان مسائل اقتصادی و تجاری عوامل مختلفی را علت ضعف تشکلهای صادراتی ایران می‌دانند. بر اساس یکی از تحقیقات صورت گرفته توسط سازمان توسعه تجارت و اتاق بازرگانی ۷ عامل مهم‌ترین علل ضعف تشکلهای صادراتی ایران است.

۱- فقدان قدرت مالی یا منابع ارزی و ریالی که اجرای برنامه‌های وسیع و گسترده تبلیغاتی را در خارج از کشور ممکن می‌کند.

۲- نداشتن کادر تحقیقاتی و پژوهشی برای تجزیه و تحلیل وضعیت بازارهای بین‌المللی و انتشار بولتن‌های خبری و ارزنده‌ای که به ارتقای سطح دانش تخصصی اعضا کمک کند.

۳- عدم اطلاع کافی از فرصت‌های تجاری

«Opportunities Trade» برای آگاه کردن اعضا. اصولاً اتحادیه‌های صادراتی از شبکه اطلاع‌رسانی نیرومند برخوردار نیستند تا بتوانند اعضای خود را در اسرع وقت از تحولات بازارهای بین‌المللی برخوردار کنند.

۴- عدم حضور فعال اتحادیه‌ها یا تشکلهای صادراتی در بازارهای بین‌المللی یا مجامع بین‌المللی (پرداخت حق عضویت مجامع یا سازمان‌های بین‌المللی از توان بسیاری از اتحادیه‌های صادراتی خارج است).

۵- نداشتن قدرت اجرایی برای جلوگیری از تخلفات احتمالی اعضا. در صورت تخلف یک نفر مطمئناً آسیب اجتماعی آن به کل اعضای اتحادیه خواهد خورد و این در حالی است که هیچ‌گونه امکان پیشگیری در اختیار اتحادیه‌ها از سوی نهادهای مختلف قرار داده نشده است. در صورتی که در سال‌های اولیه دهه ۱۳۶۰ ارائه کارت عضویت اتحادیه همراه کارت بازرگانی برای صدور کالا الزامی بود و همین موضوع می‌توانست تا حدی باعث قدرت اتحادیه شود.

۶- وجود تشکلهای موازی و مشابه: با وجود کم بودن تعداد تشکلهای صادراتی اما شاهد وجود تشکلهای موازی و مشابه فراوانی در یک صنف هستیم.

یکی از دلایل این موضوع وجود نهادهای متعدد ثبت تشکلهاست و دلیل دیگر عدم مدیریت صحیح نهادهای مسئول ساماندهی تشکلهای.

۷- ضعف در خدمات تشکلهای: یکی از دلایلی که می‌تواند اعضا را راغب به عضویت در اتحادیه‌ها کند ارائه خدمات به اعضاست. در حال حاضر یک صادرکننده بدون عضویت در تشکل و صرفاً با داشتن کارت بازرگانی می‌تواند، اقدام به صادرات کند به همین دلیل نیاز است که درون تشکل انگیزه کافی برای جذب اعضا شکل گیرد.

گزارش تجارت خارجی ایران در هشت ماهه ۹۵

به گزارش روابط عمومی گمرک ایران، صادرات غیرنفتی کشورمان در هشت ماهه سال جاری نسبت به سال گذشته ۵/۷۴ درصد افزایش یافته و این درحالی است که روند واردات کشورمان که در ماههای گذشته منفی بود در آبان ماه مثبت شد. بر این اساس تشریفات گمرکی ۸۱ میلیون و ۷۶۱ هزار تن کالای صادراتی و ۲۱ میلیون و ۵۶۳ هزار تن کالای وارداتی در گمرکات سراسر کشور انجام شده است. بنابراین گزارش در این مدت صادرات غیرنفتی کشورمان به ۲۸ میلیارد و ۱۱۷ میلیون دلار رسید، این رقم سال گذشته ۲۶ میلیارد و ۵۹۰ میلیون دلار بود.

همچنین واردات کشورمان در این مدت به ۲۷ میلیارد و ۳۸۳ میلیون دلار رسید که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۹۴ صدم درصد افزایش نشان می دهد. این آمار حکایت از آن دارد که تراز تجاری جمهوری اسلامی ایران در هشت ماهه سال جاری همچنان مثبت بوده و عملکردی بهتر از مهرماه به ثبت رسیده است.

آمار مقدماتی مقایسه ای صادرات قطعی کالاهای غیرنفتی (بدون احتساب نفت و تجارت چمدانی) و واردات طی ۸ ماهه سال های ۹۵-۱۳۹۴

فعالیت	۸ ماهه سال ۱۳۹۵		۸ ماهه سال ۱۳۹۴		درصد تغییرات نسبت به مدت مشابه سال گذشته	
	وزن(هزار تن)	ارزش(میلیون دلار)	وزن(هزار تن)	ارزش(میلیون دلار)	وزن	دلار
واردات	۲۱۵۶۳	۲۷۳۸۳	۲۳۰۰۱	۲۷۱۲۸	-۶,۲۵	۰,۹۴
صادرات	۸۱۷۶۱	۲۸۱۱۷	۶۳۳۶۵	۲۶۵۹۰	۲۹,۰۳	۵,۷۴

آمار صادرات قطعی (به تفکیک میعانات گازی، پتروشیمی و سایر کالاها) طی ۸ ماهه سال های ۹۵-۱۳۹۴

نوع کالای صادراتی	۸ ماهه سال ۱۳۹۵		۸ ماهه سال ۱۳۹۴		درصد تغییرات نسبت به مدت مشابه سال گذشته	
	وزن(هزار تن)	ارزش(میلیون دلار)	وزن(هزار تن)	ارزش(میلیون دلار)	سهم از کل	
					وزن	ارزش
پتروشیمی	۱۹۰۴۵	۸۶۲۵	۱۵۵۰۰	۸۸۴۰	۲۴۴۶	۳۳۲۴
میعانات گازی	۱۱۵۱۰	۴۵۱۹	۶۵۳۲	۳۰۸۱	۱۰۳۱	۱۱۵۹
گاز طبیعی	۸۸۳۲	۱۹۵۲	۵۸۱۷	۲۱۳۹	۹۱۸	۸۰۴
سایر کالاها	۴۲۳۷۴	۱۳۰۲۱	۳۵۵۱۶	۱۲۵۳۰	۵۶۰۵	۴۷۱۳
جمع کل صادرات	۸۱۷۶۱	۲۸۱۱۷	۶۳۳۶۵	۲۶۵۹۰	۱۰۰	۱۰۰

میزان واردات به تفکیک پنج کشور عمده طرف معامله طی ۸ ماهه سال ۱۳۹۵

کشور	۸ ماهه سال ۱۳۹۵			
	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	سهم ارزش دلاری
چین	۲۸۷۳	۶۴۶۹	۱۳۳۳	۲۳۶۲
امارات متحده عربی	۳۶۶۹	۴۶۷۹	۱۷۰۲	۱۷۰۹
جمهوری کره	۹۳۶	۲۱۴۸	۴۳۴	۷۸۴
ترکیه	۱۱۰۰	۱۷۶۰	۵۱۰	۶۴۳
آلمان	۷۱۸	۱۴۶۱	۳۳۳	۵۳۳
سایر کشورها	۱۲۲۶۷	۱۰۸۶۶	۵۶۸۱	۳۹۶۹
جمع کل	۲۱۵۶۳	۲۷۳۸۳	۱۰۰	۱۰۰

میزان صادرات به تفکیک پنج کشور عمده طرف معامله طی ۸ ماهه سال ۱۳۹۵

کشور	۸ ماهه سال ۱۳۹۵			
	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	سهم ارزش دلاری
چین	۲۱۸۶۴	۵۰۱۱	۲۶۷۴	۱۷۸۲
امارات متحده عربی	۱۰۶۳۴	۴۳۷۱	۱۳۰۱	۱۵۵۵
عراق	۹۸۲۹	۴۰۶۸	۱۲۰۲	۱۴۴۷
ترکیه	۹۱۵۰	۳۶۰۶	۱۱۱۹	۹۲۷
جمهوری کره	۴۹۶۶	۲۱۴۴	۶۰۷	۷۶۲
سایر کشورها	۲۵۳۱۸	۹۹۱۷	۳۰۹۷	۲۵۲۷
جمع کل	۸۱۷۶۱	۲۸۱۱۷	۱۰۰	۱۰۰

وضعیت تجارت ایران با ۱۵ کشور همسایه

گزارش منتشر شده از سوی سازمان توسعه تجارت در خصوص تجارت خارجی ایران با ۱۵ کشور همسایه در بازه ۱۰ ساله ۸۳ تا ۹۴ نشان می‌دهد که تجارت ایران با همسایگانش با رشد چشمگیری همراه بوده است. مضاف بر اینکه این رشد چشمگیر به سود ایران رقم خورده و شکاف تجارت خارجی ایران با همسایگان مثبت شده است. به گزارش اقتصاد نیوز کشورهای عراق، امارات متحده عربی، افغانستان و ترکیه بیش‌تاز واردات از ایران در میان همسایگان کشورمان بوده‌اند. در این میان کشور بحرین کمترین واردات را از ایران داشته است. کارنامه تجاری ایران با ۱۵ کشور همسایه حاکی از این است که ارزش صادرات ایران به ۱۵ کشور همسایه از رقم ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار در سال ۱۳۸۴ به حدود ۱۸ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۴ افزایش یافته است. به‌طوری‌که تراز تجاری ایران در تجارت با همسایگانش، در بالاترین سطح خود در ۱۰ سال گذشته به حدود ۶ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار رسیده است.

وضعیت تجارت ایران و ۱۵ کشور همسایه طی سال های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)
۱۳۸۴	۵۵۷۹	۱۰۷۰۸	- ۵۱۲۹
۱۳۸۵	۶۴۷۱	۱۲۹۴۹	- ۶۴۷۸
۱۳۸۶	۷۳۲۷	۱۵۷۰۶	- ۸۳۷۹
۱۳۸۷	۸۴۷۴	۱۸۰۳۶	- ۹۵۵۲
۱۳۸۸	۱۰۶۹۶	۲۰۹۹۲	- ۱۰۲۹۶
۱۳۸۹	۱۲۴۶۶	۲۰۷۷۰	- ۸۳۰۴
۱۳۹۰	۱۵۸۷۹	۲۲۲۲۸	- ۶۳۴۹
۱۳۹۱	۱۷۳۷۲	۱۶۵۰۴	۸۶۸
۱۳۹۲	۱۶۶۰۵	۱۵۵۱۱	۱۰۹۴
۱۳۹۳	۱۷۸۸۵	۱۶۳۶۰	۱۶۲۵
۱۳۹۴	۱۷۹۳۸	۱۱۱۵۸	۶۷۸۰

وضعیت ایران در گزارش رقابت‌پذیری جهانی ۲۰۱۷

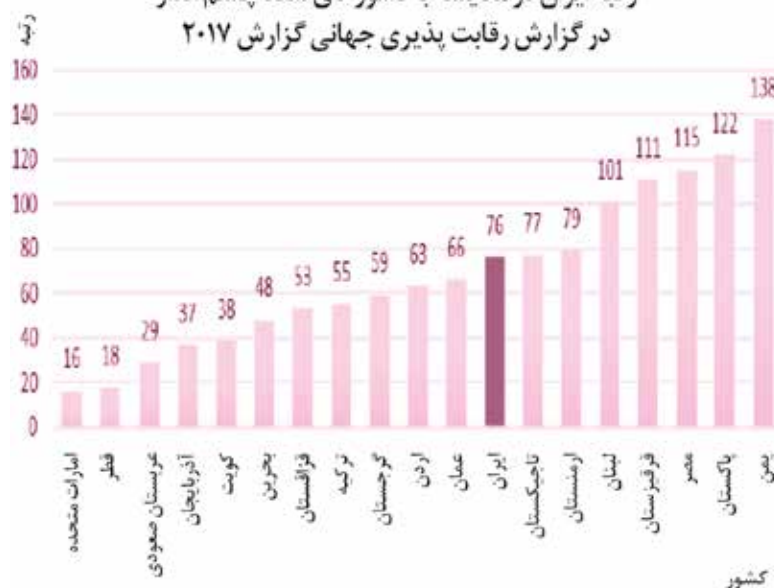
عالی و حرفه‌ای مشاهده می‌شود. چالش‌های همیشگی و تقریباً بدون تغییر در ارکان کارایی بازار کار، پیشرفته بودن بازارهای مالی، کارایی بازار کالا، آمادگی تکنولوژیک و زیرساخت‌ها (حمل و نقل هوایی) و روند نزولی در ارکان نوآوری و پیشرفته بودن بنگاه‌های تجاری نشان از عدم توجه و تلاش مؤثر دولت در بهبود وضعیت این حوزه‌هاست.

رتبه ایران در ارکان رقابت‌پذیری جهانی در گزارش‌های ۲۰۱۱-۲۰۱۷ میلادی

ارکان/سال	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱
نهادها	۹۰	۹۴	۱۰۸	۸۳	۶۸	۸۲	۷۲
زیر ساخت‌ها	۵۹	۶۳	۶۹	۶۵	۶۹	۷۴	۶۷
ثبات در اقتصاد کلان	۷۲	۶۶	۶۲	۱۰۰	۵۷	۴۵	۲۷
بهداشت و آموزش ابتدایی	۴۹	۴۷	۵۲	۵۱	۴۶	۵۴	۵۰
آموزش عالی و حرفه‌ای	۶۰	۶۹	۷۸	۸۸	۷۸	۸۷	۸۹
کارایی بازار کالا	۱۱۱	۱۰۹	۱۲۰	۱۱۰	۹۸	۹۸	۱۰۳
کارایی بازار نیروی کار	۱۳۴	۱۳۸	۱۴۲	۱۴۵	۱۴۱	۱۳۵	۱۳۹
پیشرفته بودن بازار مالی	۱۳۱	۱۳۴	۱۲۸	۱۳۰	۱۲۳	۱۲۰	۱۲۳
آمادگی تکنولوژیک	۹۷	۹۹	۱۰۷	۱۱۶	۱۱۱	۹۶	۱۰۴
پیشرفته بودن بنگاه‌های تجاری	۱۰۹	۱۱۰	۱۱۰	۱۰۴	۹۳	۹۱	۹۲
اندازه بازار	۱۹	۱۹	۲۱	۱۹	۱۸	۲۰	۲۱
نوآوری	۸۹	۹۰	۸۶	۷۱	۶۵	۶۶	۷۰
رتبه کل	۷۶	۷۴	۸۳	۸۲	۶۶	۶۲	۶۹

منبع: مجمع جهانی اقتصاد

رتبه ایران در مقایسه با کشورهای سند چشم‌انداز
در گزارش رقابت‌پذیری جهانی گزارش ۲۰۱۷



گزارش رقابت‌پذیری جهانی (GCI) از سال ۲۰۰۵ میلادی، هر سال توسط مجمع جهانی اقتصاد تهیه و منتشر می‌شود.

بر اساس جدیدترین گزارش انتشار یافته (۲۰۱۷)، ایران از رتبه ۷۴ در سال گذشته به رتبه ۷۶ از میان ۱۳۸ کشور مورد بررسی تنزل یافته و از میان ۲۰ کشور چشم‌انداز ۱۴۰۴ که در این گزارش رتبه‌بندی شده‌اند، در جایگاه سیزدهم قرار گرفته است. تنزل ۲ رتبه‌ای ایران در گزارش سال ۲۰۱۷ و نیز تغییرات اندک ۷ سال گذشته در نتیجه بهبود وضعیت سایر کشورها بوده و تغییرات بارزی در برآیند امتیازات ایران نسبت به سال گذشته اتفاق نیفتاده است که این مسئله نشان از عدم تلاش جدی برای بهبود محیط کسب و کار کشور دارد.

بر اساس این گزارش و به نقل از تعادل، ایران در ارکان «کارایی بازار نیروی کار» (رتبه ۱۳۴ از ۱۳۸ کشور) و «پیشرفته بودن بازار مالی» (رتبه ۱۳۱) بدترین وضعیت و در ارکان «اندازه بازار» (رتبه ۱۹) و «بهداشت و آموزش ابتدایی» (رتبه ۴۹) بهترین وضعیت را دارد.

این گزارش همچنین نشان می‌دهد امارات متحده عربی با کسب رتبه شانزدهم جهانی بهترین و یمن با رتبه ۱۳۸ در جهان بدترین وضعیت را میان کشورهای سند چشم‌انداز دارند. ایران نیز در مقایسه با بهترین عملکرد منطقه یعنی امارات متحده عربی تنها در رکن اندازه بازار برتری داشته و در مقایسه با ترکیه (با رتبه ۵۵ جهانی) تنها در ارکان بهداشت و آموزش ابتدایی و نوآوری وضعیت بهتری دارد و بنابراین برای رسیدن به رتبه اول منطقه باید تلاش کند در سایر ارکان وضعیت خود را ارتقا دهد.

طبق جدول زیر در ارکان ثبات اقتصاد کلان، نهادها و نوآوری بیشترین نوسان رتبه و در ارکان اندازه بازار، بهداشت و آموزش ابتدایی، کارایی بازار نیروی کار و زیرساخت‌ها کمترین تغییرات مشاهده می‌شود. ایران در رکن اندازه بازار همواره جایگاه خوبی در جهان منطقه داشته و روند رو به بهبود مستمری در آموزش

نگاه مسئولان به حمل و نقل...

حمل و نقل نیز خاطرنشان کرد: با توجه به اینکه مشکلات مبادلات بانکی، ال.سی و ... همچنان پابرجاست و هنوز کشتیرانی‌های بزرگ به ایران نیامده‌اند می‌توان گفت تأثیر برجام بر بهبود وضعیت حمل و نقل بین پنج تا هفت درصد بوده است؛ البته باید توجه داشت که رکود منطقه چه در داخل کشور چه در کشورهای هم‌جوار بی‌تأثیر نبوده و شاید اگر رکود نبود، تأثیر برجام به ۲۰ درصد می‌رسید.

رئیس هیئت‌مدیره شرکت حمل و نقل بین‌المللی زهره شب با اشاره به اینکه ترانزیت یک حلقه اصلی در اقتصاد کشور است، اظهار کرد: باید توجه داشت که ترانزیت به‌نوعی یک درآمد بدادآورده برای کشور است زیرا کالا از یک مرز وارد کشور می‌شود و از مرزی دیگر خارج می‌شود درحالی‌که درآمد ناشی از آن در کشور می‌ماند؛ بنابراین با قطعیت می‌توان گفت که اگر به حمل و نقل توجه شود، به دلیل موقعیت مکانی مطلوب کشورمان، اقتصاد ما ۱۰۰ درصد پویاتر خواهد شده و بلاشک می‌تواند جایگزین مناسبی برای درآمدهای نفتی باشد که دولت و رهبری نیز به دنبال همین هستند.

وی با انتقاد از نگاه سنتی مسئولان و مدیران به صنعت حمل و نقل خاطرنشان کرد: به‌عنوان مثال هر سال صادرکنندگان با مشکل کمبود واگن در فصل صادرات مواجه می‌شوند، ولی هیچ‌گاه این مشکل به دلیل همان نگاه سنتی که بر این بخش حاکم است، حل نمی‌شود؛ درحالی‌که اگر بتوان حمل و نقل ریلی را توسعه داد، ترانزیت ایران قطعاً دو برابر خواهد شد.

شایسته خاطرنشان کرد: انتظار ما از مسئولین، این است که به حمل و نقل به‌عنوان یک بازو در اقتصاد مقاومتی نگاه کنند، آن را یک محور ببینند که هنوز قوانین درستی ندارد و مهربانانه‌تر به این صنعت درآمدزا بنگرند.



ایران ۲۰۱۷ از نگاه اکونومیست

اکونومیست پیش‌بینی خود از چشم‌انداز اقتصاد جهان در سال ۲۰۱۷ را ارائه کرد.

این موسسه معتبر، در گزارش ویژه نامه سال ۲۰۱۷ خود پیش‌بینی کرده که نرخ تورم تکرر کمی اقتصاد ایران در سال آینده هم با ثبات سطح ۹ درصدی پایدار بماند و تولید ناخالص داخلی ایران، رشدی ۵/۴ درصدی را در سال آینده تجربه کند.

اکونومیست در گزارش خود عنوان کرده که ۱۰ کشور از آسیای شرقی، آفریقا و خاورمیانه بیشترین نرخ‌های رشد اقتصادی در سال آینده را از آن خود می‌کنند که در صدر آنها، یمن قرار دارد. این موضوع بیانگر این است که در تحلیل‌های کنونی، احتمال دستیابی به صلح در این کشور جنگ‌زده جدی گرفته می‌شود.

علاوه بر اینها، اکونومیست در بخشی ویژه به دو پدیده مهم سال ۲۰۱۶ یعنی «برگزیت» و «پیروزی ترامپ» پرداخته و با بررسی پیامدهای این دو پدیده بر اقتصاد جهان، پیش‌بینی کرده که دولت‌های پوپولیستی، راست‌گرا و ناسیونالیست‌های اقتصادی در سال آینده قدرت بگیرند. موضوعی که به گفته اکونومیست، سال ۲۰۱۷ را به سالی ناخوشایند برای لیبرال‌ها تبدیل می‌کند و نظم کنونی جهان مدرن را دستخوش تغییر خواهد کرد.

پیش‌بینی وضعیت اقتصادی ایران و متغیرهای محقق شده

پیش‌بینی ۲۰۱۷	پیش‌بینی ۲۰۱۶	پیش‌بینی ۲۰۱۵	متغیرهای اقتصادی
۵,۴ درصد	۶,۱ درصد	۲ درصد	رشد تولید ناخالص داخلی
۶۱۴۴ (۱۹۵۲۰)	۶۱۳۰ (۱۸۰۷۰)	۶۰۷۰ (۱۴۱۶۰)	سرانه تولید ناخالص داخلی (برابری قدرت خرید) به دلار
۹ درصد	۱۴,۱ درصد	۱۵,۵ درصد	تورم

رتبه ایران در آموزش عالی و مهارت آموزی صنعتی



جایگاه مناسب در زنجیره ارزش هستند، بسیار بااهمیت بوده و این امر فراتر از فرآیندهای ساده تولید است. ازجمله الزاماتی که برای حضور فعال بنگاه در عرصه اقتصاد جهانی ضروری است، تربیت کارکنانی است که آموزش‌های لازم را کسب نموده و توانایی انجام کارهای پیچیده را داشته باشند. همچنین بتوانند سریع‌تر خود را با تغییرات در محیط، منطبق نموده و به‌این‌ترتیب در برآورده کردن نیازهای سیستم تولید، مؤثر باشند. این شاخص ازلحاظ کمی و کیفی سطح آموزش را مورد ارزیابی قرار می‌دهد؛ بر همین اساس ازیک‌طرف نرخ ثبت‌نام آموزش‌های متوسط و عالی را بررسی می‌کند و از سوی دیگر کیفیت آموزش و به‌ویژه آموزش مدیران مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. همچنین در این شاخص به آموزش حرفه‌ای و در حین کار نیز برای اطمینان از ارتقای مهارت نیروی کار، توجه شده است. آمارهای مورد استفاده در این گزارش، توسط مجمع جهانی اقتصاد تهیه و به‌صورت سالانه منتشر می‌شود.

بازار کالا، کارایی بازار کار، پیشرفته بودن بازار مالی، آمادگی فناوری و اندازه بازار؛ (۳) پیشرفته بودن بنگاه‌های تجاری و نوآوری.

بر اساس گزارش وزارت صنعت، معدن و تجارت و به نقل از تعادل، هرچقدر یک اقتصاد پیشرفته‌تر می‌شود، اقتصاد مبتنی بر منابع (محور یک) به سمت اقتصاد مبتنی بر کارایی و نوآوری (محور دو و سه) حرکت می‌کند.

آن‌طور که کارشناسان اقتصادی می‌گویند؛ در نظام‌های اقتصادی کارآیی محور، عوامل مؤثر برافزایش کارایی نظیر آموزش عالی و مهارت‌آموزی، کارایی بازار کالا، کارایی بازار نیروی کار، پیشرفته بودن بازارهای مالی، آمادگی فناوری و اندازه بازار، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در این گزارش «آموزش عالی و مهارت‌آموزی» موردبررسی قرار گرفته است.

به اعتقاد مجمع جهانی اقتصاد، کیفیت آموزش عالی و آموزش‌های مرتبط با کسب‌وکار (مهارت‌های حرفه‌ای) برای کشورهایی که خواهان حرکت به سمت

وزارت صنعت، معدن و تجارت با انتشار گزارشی، به بررسی روند تغییرات رتبه ایران در شاخص جایگاه ایران در شاخص آموزش عالی و مهارت‌آموزی پرداخته است. نتایج این پژوهش، طی سال‌های ۲۰۱۰ لغایت ۲۰۱۵ نشان می‌دهد، رتبه ایران بین ۶۹ تا ۸۹ در نوسان بوده است. طی سال‌های گذشته رتبه ایران در این شاخص بهبودیافته بطوریکه در سال ۲۰۱۵ بهترین رتبه کشورمان که ۶۹ است، حاصل شده است.

طی گزارش سالانه مجمع جهانی اقتصاد در خصوص رقابت‌پذیری کشورهای جهان (Report Competitive Global) بیش از ۱۱۰ متغیر در ۱۲ رکن، بین کشورهای مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. این متغیرهای ۱۲ گانه که به آن‌ها رکن اطلاق شده است، تحت سه محور زیرساخت‌های پایه، افزایش کارایی و نوآوری و پیچیدگی به ترتیب زیر قرار می‌گیرند:

- (۱) نهادها، زیرساخت‌ها، محیط اقتصادی کلان، بهداشت و آموزش ابتدایی؛
- (۲) آموزش عالی و مهارت‌آموزی، کارایی

رتبه ایران در آموزش عالی و مهارت آموزی طی دوره ۲۰۱۰ لغایت ۲۰۱۵

ردیف	شاخص آموزش عالی و مهارت آموزی و زیر شاخص های آن	سال ۲۰۱۰ (از ۱۲۹ کشور)	سال ۲۰۱۱ (از ۱۴۲ کشور)	سال ۲۰۱۲ (از ۱۴۴ کشور)	سال ۲۰۱۳ (از ۱۴۸ کشور)	سال ۲۰۱۴ (از ۱۴۴ کشور)	سال ۲۰۱۵ (از ۱۴۰ کشور)
	آموزش عالی و مهارت آموزی	۸۷	۸۹	۷۸	۸۸	۷۸	۶۹
۱	نرخ ثبت نام در مقطع متوسطه	۸۹	۸۰	۶۲	۸۱	۸۳	۸۲
۲	نرخ ثبت نام در آموزش عالی	۶۲	۶۵	۵۹	۵۲	۵۰	۴۹
۳	کیفیت نظام آموزشی	۱۰۸	۱۰۴	۹۴	۱۰۳	۱۰۸	۹۵
۴	کیفیت آموزش علوم و ریاضیات	۴۱	۳۵	۳۲	۴۰	۴۴	۲۶
۵	سطح کیفی دانشکده های مدیریت	۸۷	۹۴	۹۳	۹۵	۱۰۳	۹۱
۶	دسترسی به اینترنت در مدارس	۱۱۴	۱۱۸	۱۱۷	۱۲۶	۱۲۶	۱۲۰
۷	دسترسی به خدمات آموزشی و پژوهشی در داخل کشور	۷۴	۷۹	۷۳	۸۲	۸۸	۷۶
۸	میزان ارائه آموزشهای ضمن خدمت به کارکنان	۱۲۲	۱۳۳	۱۳۴	۱۴۱	۱۳۵	۱۲۹

رتبه ایران و کشورهای منتخب در زیر شاخص های آموزش عالی و مهارت آموزی در سال ۲۰۱۵

ردیف	کشور های منتخب	نرخ ثبت نام در مقطع متوسطه	نرخ ثبت نام در آموزش عالی	کیفیت نظام آموزشی	کیفیت آموزش علوم و ریاضیات	سطح کیفی دانشگاه های مدیریت	دسترسی به اینترنت در مدارس	دسترسی به خدمات آموزشی و پژوهشی در داخل کشور	میزان ارائه آموزش های ضمن خدمت به کارکنان
۱	آمریکا	۶۱	۳	۱۸	۴۴	۹	۱۷	۱۱	۱۴
۲	آلمان	۲۷	۳۸	۱۰	۱۶	۲۵	۳۹	۵	۱۳
۳	ژاپن	۲۴	۴۰	۲۷	۹	۵۱	۳۷	۱۹	۶
۴	کره جنوبی	۴۸	۲	۶۶	۳۰	۵۹	۱۹	۴۸	۳۶
۵	فرانسه	۱۳	۴۳	۳۰	۱۹	۱۱	۴۰	۱۸	۸
۶	مالزی	۱۰۰	۶۹	۶	۱۲	۲۲	۲۶	۱۲	۳
۷	روسیه	۵۶	۱۸	۸۲	۵۸	۱۰۰	۳۶	۵۶	۸۳
۸	ایتالیا	۳۸	۳۵	۶۵	۴۱	۲۸	۸۸	۲۰	۱۳۲
۹	چین	۷۴	۸۳	۵۶	۴۹	۸۵	۴۷	۶۳	۵۰
۱۰	ایران	۸۲	۴۹	۹۵	۳۶	۹۱	۱۲۰	۷۶	۱۲۹
۱۱	هندوستان	۱۰۵	۸۶	۴۳	۶۳	۵۵	۱۰۰	۶۸	۴۸

ایران در قعر رتبه بندی «امکان تجارت ۲۰۱۶»

کشور	رتبه	نمره
سنگاپور	۱	۶
هلند	۲	۵٫۷
هنگ کنگ	۳	۵٫۷
لوگزامبورگ	۴	۵٫۶
سوئد	۵	۵٫۶
فنلاند	۶	۵٫۶
اتریش	۷	۵٫۵
بریتانیا	۸	۵٫۵
آلمان	۹	۵٫۵
بلژیک	۱۰	۵٫۵

ده اقتصاد برتر جهان از نظر امکان تجارت فرامیزی در سال ۲۰۱۶
منبع: مجمع جهانی اقتصاد و اتحادیه جهانی تسهیل تجارت

مجمع جهانی اقتصاد، هر سال گزارشی با عنوان تجارت جهانی منتشر می کند و در آن به بررسی و رتبه بندی کشورهای مختلف می پردازد. این گزارش موسسه ها، سیاست ها، زیرساخت ها و خدماتی را ارزیابی می کند که امکانات جریان آزاد کالا را فراهم می کند. در گزارش ۲۰۱۶، سنگاپور در بالاترین رتبه ایستاده و اولین کشور پیشرو در حوزه تجارت جهانی بوده است. در حالی که اتحادیه اروپا و آمریکا، گشودگی کمتری برای تجارت پیدا کرده اند، منطقه آسه آن رشد بیشتری داشته است. این منطقه شامل کشورهای سنگاپور، اندونزی و فیلیپین می شود و حالا دسترس پذیری به آن ها بالاتر رفته است. پس از سنگاپور، هلند، هنگ کنگ، لوگزامبورگ، سوئد، فنلاند، اتریش، بریتانیا، آلمان و بلژیک قرار گرفته اند.

این ۱۰ کشور تنها ۳ درصد از جمعیت جهان را تشکیل می دهند، این در حالی است که بیش از نیمی از کشورهای جهان در نیمه پایین شاخص ETI قرار دارند. چین به عنوان یکی از پرجمعیت ترین کشورهای جهان مثال برجسته ای است، در این رتبه بندی این کشور در جایگاه ۶۱ قرار دارد.

گزارش مجمع جهانی اقتصاد نشان می دهد کشورهای منطقه آسه آن بعد از ادغام در اقتصاد جهانی، به عنوان یک قدرت جهانی رشد کرده اند. البته به جدول ده کشور برتر، هنوز کشورهای اروپایی سیطره دارند.

ایران در رتبه بندی امکان تجارت در میان ۱۳۶ کشور جهان، در جایگاه ۱۳۲ ایستاده است. تنها کشورهای کنگو، یمن، چاد و ونزوئلا اوضاع بدتری نسبت به ایران دارند. نمره ایران نیز در طیفی از ۱ تا ۷،۳۰۳ بوده است، ونزوئلا در آخرین جایگاه، نمره ۲،۸۵ را داشته است.

زیرساخت‌های حقوقی، مالی و فنی تجارت الکترونیک

پوریا آسترکی

کارشناس تحلیل و کاربرد شبکه‌های اجتماعی

متضمن سلامت تجارت است. هرچند این قانون به‌نظر کامل می‌رسد، در تفسیر آن تصریح شده است که «ماده ۴ - در مواقع سکوت یا ابهام باب اول این قانون، محاکم قضایی باید براساس سایر قوانین موضوعه و رعایت چارچوب فصول و مواد مندرج در این قانون، قضاوت نمایند.» این ماده نشان‌دهنده درهم تنیده بودن حقوق تجارت آنلاین با سایر قوانین کشور است. از سوی دیگر قانون تصریح می‌کند که «ماده ۳ - در تفسیر این قانون همیشه باید به خصوصیت بین‌المللی، ضرورت توسعه‌همانگی بین کشورها در کاربرد آن و رعایت لزوم حسن نیت توجه کرد.» این ماده از جالب‌ترین مواد قانون تجارت الکترونیکی ایران است؛ چرا که طبیعت فرامرزی تجارت آنلاین را به‌رسمیت می‌شناسد. در بحث حقوق مصرف‌کننده و خریدار که از دغدغه‌های اصلی اکثر کاربران اینترنت است قانون تجارت الکترونیکی ایران موادی روشن در تأمین امنیت مشتریان دارد. به‌عنوان مثال طبق ماده ۳۷ این قانون خریدار می‌تواند تا ۷ روز کاری پس از خرید، کالای خریداری شده را پس بفرستد و هزینه کالا را به‌صورت کامل پس بگیرد.

دانست که در ادامه به شرح آنان می‌پردازیم.

الف: زیرساخت‌ها حقوقی

هر معامله‌ای تابع شرایط و قوانین نوشته و نانوشته‌ای است، معاملات کوچک و روزمره به‌صورت عرفی و بدون نوشتن قرارداد و مبادعه‌نامه صورت می‌گیرد، اما حتی خرید مایحتاج روزانه یا خرید یک مجله از دست‌فروش هم تابع قوانین و شرایطی است و تجارت الکترونیک علاوه بر آن که در چارچوب قوانین عمومی معاملات قرارداد، نیازمند قوانین دقیق‌تری است که حقوق طرفین معامله و سلامت تجارت را تضمین کند. در ایران عمده شرایط معاملات و مقررات تجارت در دو قانون مدنی و تجارت مدون شده‌اند. همین دو قانون ناظر به شرایط لازم به اکثر معاملات هستند و تجارت الکترونیک در ایران نیز ابتدا حول همین شرایط سنتی معاملات شکل گرفت. بعدها اما دو قانون دیگر به‌تصویب رسید که یکی «قانون تجارت الکترونیکی» ایران مصوب سال ۱۳۸۲ است که توصیف‌کننده بخش‌های مهم مربوط به تجارت الکترونیک است. در این قانون علاوه بر ارائه تعاریف لازم بخش‌های مختلفی وجود دارد که

تجارت الکترونیک به معنای انجام معاملات بازرگانی (خرد یا عمده) به‌صورت الکترونیک است، در تعریفی مفصل‌تر، خرید و فروش کالا و خدمات و انتقال الکترونیکی وجه معاملات در اینترنت را تجارت الکترونیک می‌گویند. درست مانند یک معامله رو در رو یا اداره کردن یک مغازه سنتی، تجارت الکترونیک نیز نیازمند کالا یا خدماتی برای عرضه، تقاضایی برای مصرف و قانون و شرایطی برای تنظیم رابطه خریدار و فروشنده است. اگر در فروشگاه فیزیکی به مغازه نیاز داریم، در تجارت الکترونیک به سایت فروشگاه نیاز داریم. اگر در تجارت سنتی انتقال وجه معامله به‌صورت نقد، چک یا الکترونیک صورت می‌گیرد، در تجارت الکترونیک به‌طور معمول وجه معاملات به‌صورت الکترونیکی منتقل می‌شود. می‌توان گفت در اصول تجارت و انجام یک معامله تفاوت چندانی بین تجارت فیزیکی یا سنتی با تجارت الکترونیک نیست، اما الکترونیکی بودن و آنلاین بودن این معاملات امکانات و سازوکارهای خاصی را طلب می‌کند. به‌صورت اساسی سه دسته اصلی این امکانات و سازوکارها را می‌توان زیرساخت‌های تجارت الکترونیک

اقتصاد

۵۶

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

در ایران به واسطه تحریم‌ها و دوری از سیستم مالی بین‌المللی و همچنین قوانینی که از فعالیت بانک‌های خارجی در ایران پیشگیری می‌کنند از ابتدا امکان پیروی از شیوه‌های معمول جهانی در انتقال پول وجود نداشته است. به همین دلیل با ابتکار بانک مرکزی چند سالی است که سامانه «شاپرک» زیرساخت اصلی درگاه پرداخت در تجارت الکترونیک ایران محسوب می‌شود

دومین قانونی که به صورت مستقیم به تجارت الکترونیک مربوط می‌شود «قانون جرایم رایانه‌ای» مصوب ۱۳۸۸ است. این قانون ناظر بر امنیت کلی اینترنت برای کاربران ایرانی است و از جهت تامین امنیت سایت‌ها در برابر هک و هم در مقابله با کلاهبرداری‌های اینترنتی دارای مواد متعددی است. در ادامه توسعه زیرساخت‌های حقوقی برای تجارت الکترونیک در ایران و برای ایجاد اطمینان بیشتر در معاملات آنلاین وزارت صنایع اقدام به ارائه سامانه «نماد اعتماد الکترونیکی» کرده است. سایت‌هایی که موفق به دریافت این نماد شده باشند به طور معمول امنیت بیشتری را برای معاملات فراهم می‌کنند و دارای هویت مشخص شده توسط این سامانه هستند.

ب- زیرساخت‌های مالی

زیرساخت مالی در تجارت الکترونیک، شامل امکانات و سازوکارهای لازم برای تبادل امن و سریع پول در معاملات است. تبادل مالی در یک معامله الکترونیک

به طور معمول در سامانه‌ای با عنوان «درگاه پرداخت» صورت می‌گیرد. برخلاف تصور عمومی درگاه پرداخت معمولاً درون سایت‌های فروشگاهی قرار ندارد بلکه سایت و سامانه‌ای خارج از سایت فروشگاه است که با سامانه «سبد خرید» در سایت فروشگاه یکپارچه است، اما خریداران را برای پرداخت به سایتی دیگر منتقل کرده و برمی‌گرداند. درگاه پرداخت بخش مهمی از زیرساخت مالی در تجارت الکترونیک محسوب می‌شوند. در سایر نقاط دنیا عمده معاملات از طریق درگاه‌های پرداخت متصل به کارت‌های اعتباری (نظیر ویزا و مسترکارت) انجام می‌گیرد درگاه‌های واسطه‌ای نیز نظیر پی‌پال (Paypal) برای انتقال پول مورد استفاده قرار می‌گیرند که علاوه بر ایجاد امنیت بالاتر امکان دریافت و پرداخت را با سهولت بیشتری در اختیار خریداران و فروشندگان قرار می‌دهند، اما درگاه‌های واسطه نیز معمولاً به سیستم کارت‌های اعتباری متصل هستند.

در ایران به واسطه تحریم‌ها و دوری از سیستم مالی بین‌المللی و همچنین قوانینی که از فعالیت بانک‌های خارجی در ایران پیشگیری می‌کنند از ابتدا امکان پیروی از شیوه‌های معمول جهانی در انتقال پول وجود نداشته است. به همین دلیل با ابتکار بانک مرکزی چند سالی است که سامانه «شاپرک» زیرساخت اصلی درگاه پرداخت در تجارت الکترونیک ایران محسوب می‌شود. این سامانه از امنیت قابل قبولی برخوردار است و سایت‌های فروشگاهی را به حساب‌های بانکی فروشگاه‌ها متصل می‌کند. مهم‌ترین ایراد سامانه شاپرک همانا ضعف ذاتی آن یعنی متصل نبودن به سامانه‌های جهانی انتقال پول است. درواقع هرچند زیرساخت مالی تجارت الکترونیک ایران بومی و

پاسخگوی معاملات داخل کشور است در تضاد با روح اصلی اینترنت و جهانی بودن معاملات آنلاین قرار دارد. پس از برجام، زمره‌های فراوانی در مورد فعالیت درگاه‌های بین‌المللی پرداخت در ایران شنیده شد اما نمی‌توان در آینده‌ای قابل پیش‌بینی امید چندانی به فعالیت کارت‌های اعتباری و جهانی شدن زیرساخت تجارت الکترونیک ایران داشت.

ج- زیرساخت فنی

منظور از زیرساخت‌های فنی مجموعه امکانات سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و شبکه‌ای مورد نیاز در تجارت الکترونیک است. در بخش نرم‌افزاری رویکردهای جدید برنامه‌نویسان ایرانی و به خصوص استفاده از برنامه‌های متن‌باز باعث شده فاصله چندانی بین فناوری مورد استفاده در ایران و فناوری روز دنیا وجود نداشته باشد. هرچند کیفیت اموری نسبی است و نمی‌توان به طور کلی وضعیت نرم‌افزاری کشور را مورد قضاوت قرارداد، اما فرصت دستیابی به فناوری روز دنیا در حوزه نرم‌افزار به نسبت سایر حوزه‌ها بیشتر است و همین امر باعث شده به خصوص در یکی، دو سال اخیر شاهد راه‌اندازی سایت‌ها و اپلیکیشن‌هایی قابل قبول در حوزه تجارت الکترونیک باشیم. بخش مهمی از کیفیت و امنیت تجارت الکترونیک به سرور و هاستینگ سایت‌های فروشگاهی مربوط است، هرچند به واسطه تحریم‌ها مشکلاتی در این حوزه به وجود آمده است، اما این مشکلات هیچ گاه مانعی بنیادی برای تجارت الکترونیک ایران فراهم نیاوردند. هرچند اگر دو عامل تحریم و فیلترینگ را در کنار هم قرار دهیم، می‌توانیم تأثیر محدودیت‌ها را در بخش‌های مختلف به خصوص امکانات لازم برای بازاریابی را به عینه شاهد باشیم. محدودیت استفاده از سامانه‌های جهانی و مدرن تبلیغات اینترنتی نظیر گوگل ادوردز، فیلتر بودن شبکه‌های اجتماعی به خصوص فیسبوک و پیترست و محدودیت بعضی از وب‌سرویس‌های مهم نظیر گوگل کلاود و گوگل اپ انجین تجارت الکترونیک ایران را از امکانات و فرصت‌های بسیار مهمی محدود کرده‌است که هر یک به تنهایی مجالی برای بررسی و اظهار نظر می‌طلبند.





۵ صنعت برتر برای شروع کسب و کار

منبع: CNBC

مترجم: امیر آل علی

یکی از الزامات شروع یک کسب و کار جدید و موفق، شناخت کامل و انتخاب مناسب بازار و صنایع پایدار است. شناسایی یک فرصت و صنعت خوب قدمی مناسب برای شروع کسب و کار به شمار می آید. بسیاری از کارآفرینان موفق این قدم را به بهترین شکل برداشته و در بهترین زمان بهترین تصمیم را گرفته اند، که نتیجه آن کسب و کار موفق و پول ساز بوده است.

در حال حاضر ۲۸ میلیون کسب و کار کوچک در آمریکا وجود دارد. طبق آمارهای رسمی از سال ۱۹۹۰ کسب و کارهای بزرگ موفق به خلق ۴ میلیون فرصت شغلی شده اند، در حالی که این رقم برای کسب و کارهای کوچک رقم باور نکردنی ۸ میلیون را نشان می دهد. شاید همین امر باعث رشد سریع این گونه کسب و کارها شده است. در ادامه به بررسی پنج صنعت برتر جهت شروع کسب و کار براساس به دست آوردن موقعیت های آتی بهتر به همراه پایداری طولانی مدت تر خواهیم پرداخت.

اقتصاد

۵۸

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

هوایمهای بدون سرنشین

هوایمهای بدون سرنشین به اشیای پرنده کنترل از راه دور گفته می شود که در ایران به پهپاد شهرت دارند. پهپادها هم اکنون به طور گسترده در زمینه های کشاورزی، مخابرات، ناوبری جهانی، تحقیقات هواشناسی، جغرافیایی و جاسوسی به کار گرفته می شوند. در سال ۲۰۱۴ میزان فروش این محصول به رقم فوق العاده ۵۵۰ میلیون دلار رسید که باعث جلب توجه بسیاری نیز شد.

پیش بینی ها حاکی از آن است که این محصول هر ساله با رشد ۱۷ درصدی مواجه است، به نحوی که در سال ۲۰۲۲ شاهد فروش میلیاردی آن خواهیم بود. همین امر باعث شده تا در حال حاضر بازار پهپادها بسیار داغ باشد و به علت آنکه این صنعت تقریباً نوپا محسوب می شود، به زودی شاهد رقابت فروشندگان و تولیدکنندگان بسیاری خواهیم بود.

مواد غذایی

در دنیای امروز بدون شک مهم ترین دغدغه افراد مسئله زمان است. همین امر باعث شده تا همگان در تلاش برای صرفه جویی در وقت خود باشند. مواد غذایی از جمله نیازهای روزانه انسان ها است که تهیه آن زمان زیادی را به خود اختصاص می دهد و همین امر فرصتی مناسب برای فروش اینترنتی آنان به شمار می آید. در این راستا توجه به دو نکته از اهمیت بالایی برخوردار است.

۱- در ابتدا باید نیازهای اساسی بازار هدف خود را به درستی شناسایی و سپس اقدام به تهیه سایر اقلام کنید. برای مثال کلم بروکلی از جمله سبزیجات بسیار پرمصرف آمریکایی ها محسوب می شود یا آنکه با توجه به گزارش اختلالات خواب ۷۰ میلیون آمریکایی صنعت نوشیدنی های آرامش بخش به جای نوشیدنی های انرژی زا به فرصتی جذاب تبدیل شده است.

نوزادان

۲- در این راستا بهتر است خلاقیت داشته باشید. برای مثال می توانید طعم های مختلفی را روانه بازار کنید و به این شکل دست به نوآوری جالبی بزنید. این امر باعث تمایز محصولات شما از سایر رقبا خواهد شد.

نرخ تولد در ایالات متحده بار دیگر روند افزایشی به خود گرفته است و این امر باعث می شود تا تقاضا بالا برود. در واقع والدین این کودکان به دنبال محصولاتی هستند که بتواند سلامتی و راحتی هرچه بیشتر آنان را فراهم کند. برای مثال می توان به پوشاک عاری از مواد شیمیایی، غذای کودک سالم و حتی اسباب بازی های بی خطر اشاره کرد. از نمونه شرکت های موفق که در زمینه فروش کالاهای غیر رسمی و به اصطلاح دوستدار محیط زیست فعالیت می کند می توان به شرکت THE HONEST COMPANY که

بنیانگذارش بازیگر معروف هالیوودی جسیکا آلباست اشاره کرد. آمارهای منتشره انتظار رشد ۶۷ میلیاردی این صنعت را در سال پیش رو دارد.

سلامت و تناسب اندام

رشد روزافزون تکنولوژی با تمام مزیت‌هایی که دارد باعث کم‌ تحرکی افراد شده است. این امر در کنار رواج غذاهای فست‌فودی سلامت افراد را با مشکلی جدی مواجه ساخته است. در واقع شرکت‌ها کارکنانی سالم‌تر و به مراتب شادتر می‌خواهند تا عملکرد شرکت خود را بهبود بخشند و خود را از هزینه‌های پزشکی نجات دهند. در این راستا ورزش یوگا بهترین گزینه است چرا که این ورزش حالت حرفه‌ای ندارد در ضمن با توجه به افزایش اهمیت مردم به سلامت فردی، یوگا به ورزش پرطرفداری تبدیل شده است.

با این حال فراموش نکنید به دلیل موانع و محدودیت‌های اندک این صنعت، رقابت میان باشگاه‌هایی که کلاس یوگا برگزار می‌کنند بالا رفته است. ارزش فعلی این صنعت چیزی حدود ۸ میلیارد دلار است؛ رقم قابل توجهی که طبق آمار سالانه به‌طور متوسط رشدی ۵ درصدی خواهد داشت، که نرخ قابل قبول به شمار می‌آید.

محیط زیست

خانه سبز به خانه‌ای اطلاق می‌شود که استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در آن اولویت دارد و در حال حاضر بازار این سبک معماری بسیار داغ است. در حال حاضر این خانه‌ها بیشتر در آمریکا یافت می‌شود. به نحوی که انجمن خانه‌های سبز آمریکا پیش‌بینی کرده که از هر ۴ خانه جدید، شاهد حداقل یک خانه سبز خواهیم بود.

تا امروز خانه‌های سبز توانسته بیش از ۳,۳ میلیون فرصت شغلی ایجاد کند. به نظر می‌رسد مزیت‌های این شیوه تمامی ندارد زیرا نوآوری‌های زیادی برای آن وجود دارد. یکی از این نوآوری‌ها ساخت آجر با استفاده از باکتری است. این طرح که نامش BIOMASN است، می‌تواند مانع پخش میلیون‌ها تن کربن در هوا در مقایسه با آجرهای معمولی شود. همچنین این آجرها قابلیت درخشندگی در شب داشته و در عین حال آلودگی را به خود جذب کرده و هرگاه مرطوب شود تغییر رنگ خواهد داد.

افزایش رتبه اعتباری ایران



گزارش جدید سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه نشان می‌دهد که رتبه اعتباری ایران افزایش پیدا کرده است. به این ترتیب که ایران از گروه ۷ این دسته‌بندی به گروه ۶ ارتقا یافته است. گروه ریسک کشورها تعیین‌کننده سقف جذب سرمایه، هزینه بیمه اعتبار و فاینانس‌های خارجی است. روز گذشته آخرین گزارش سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه (OECD) منتشر شد که نشان می‌داد رتبه ایران با بهبودی یک پله‌ای از گروه ۷ فهرست اعتبار صادراتی به گروه ۶ صعود کرد.

به جز کشورهای کوچک و کشورهای پردرآمد OECD و منطقه یورو، بقیه کشورها در رتبه‌بندی اعتبار صادراتی بررسی می‌شوند. براین اساس کشورها به ۸ دسته (۰ تا ۷) تقسیم می‌شوند که هر چه عدد بزرگ‌تر باشد ریسک اعتباری صادراتی بیشتری را نشان می‌دهد. ریسک اعتباری از این جهت اهمیت دارد که نشان می‌دهد یک کشور تا چه سقفی می‌تواند سرمایه جذب کند. بنابراین پایین آمدن ریسک اعتباری برای کشور می‌تواند در دوران پس‌اوج نتایج مثبتی را برای کشور به ارمغان بیاورد. ایران تا قبل از سال ۲۰۰۷ و در دولت هشتم موفق شده بود خود را تا سطح دسته‌بندی گروه ۴ این فهرست بالا بیاورد، اما پس‌از آن و در جریان اعمال تحریم‌های بین‌المللی، ایران اندک‌اندک در این فهرست سقوط کرد.

به گزارش اقتصادنیوز، آخرین افت ایران در این فهرست (از دسته ۶ به دسته ۷) در سال ۲۰۱۲ و هم‌زمان با اعمال تحریم‌های شدید (همچون تحریم بانک مرکزی) به ثبت رسیده بود. صندوق ضمانت صادرات ایران ابراز امیدواری کرده است که با بهبود ریسک کشورمان، در نشست‌های آتی صندوق‌های ضمانت صادرات عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه OECD بهبود رتبه‌ای بیش از این محقق شود. چراکه «گروه ریسک کشورها تعیین‌کننده سقف جذب سرمایه، هزینه بیمه اعتبار و فاینانس‌های خارجی است. از این رو اتخاذ سیاست مناسب پولی، ارزی و تجاری به منظور کاهش رتبه ریسک کشوری می‌بایست در دستور کار قوای سه‌گانه قرار گیرد.»

نمایشگاه‌های بازرگانی، حمل و نقل، لوازم و تجهیزات بین‌المللی، گردشگری سلامت

و فن آوری‌های نوین ساختمان

مترجم: مهندس زهرا پزشکی

نمایشگاه‌های بازرگانی		
توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی چاپ، تبدیل بسته‌بندی و علائم دیجیتال	PrintFair
تاریخ برگزاری	۷ تا ۱۰ آوریل ۲۰۱۷	
محل برگزاری	هند، بنگالور	
اطلاعات تماس	تلفن: ۹۱ ۹۸۱۹۳۴۸۵۰۵ و نمابر: ۹۱ ۲۲۲۷۸۱۲۵۷۸	
پست الکترونیک	info@print-packaging.com	
وبسایت	http://printfair.in	
توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی وسایل نقلیه تجاری	Commercial Vehicle Show
تاریخ برگزاری	۲۵ تا ۲۷ آوریل ۲۰۱۷	
محل برگزاری	انگلستان، بیرمینگام	
اطلاعات تماس	تلفن: ۴۴ (۰) ۲۰ ۶۶۳۰ ۲۱۰۲	
پست الکترونیک	susan@cvshow.com	
وبسایت	https://cvshow.com	
توضیحات	بزرگ‌ترین نمایشگاه بین‌المللی وسایل نقلیه تجاری جنوب شرق آسیا	Malaysia Commercial Vehicle Expo
تاریخ برگزاری	۱۸ تا ۲۰ می ۲۰۱۷	
محل برگزاری	مالزی، سری کامبانگان	
اطلاعات تماس	تلفن: ۶۰ ۱۲ ۲۰۷ ۵۵۲۸	
پست الکترونیک	info@asiantrucker.com	
وبسایت	http://www.mcve.com.my	
توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی کاربردهای فناوری UAV	DroneExpo
تاریخ برگزاری	۹ تا ۱۱ ژوئن ۲۰۱۷	
محل برگزاری	یونان، آتن	
اطلاعات تماس	تلفن: ۳۰ ۲۱۰ ۶۶۱۹۸۲۷	
پست الکترونیک	contact@drone-expo.eu	
وبسایت	http://drone-expo.eu	
توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی وسایل نقلیه تجاری	Nufam
تاریخ برگزاری	۲۸ سپتامبر تا ۱ اکتبر	
محل برگزاری	آلمان، کارلسروهه	
اطلاعات تماس	تلفن: ۴۹ (۰) ۷۲۱ ۳۷۲۰ ۵۱۳۳ و نمابر: ۴۹ (۰) ۷۲۱ ۳۷۲۰ ۹۹ ۵۱۳۳	
پست الکترونیک	jochen.bortfeld@messe-karlsruhe.de	
وبسایت	https://www.nufam.de/website/home/index.jsp	

نمایشگاه‌های حمل و نقل

CILF	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و واردات و صادرات چین
	تاریخ برگزاری	۱۲ تا ۱۴ اکتبر ۲۰۱۷
	محل برگزاری	چین، شنزن
	اطلاعات تماس	تلفن: ۸۶ ۷۵۵ ۸۳۵۸۱۲۵۰ و نمابر: ۸۶ ۷۵۵ ۸۳۵۸۱۳۰۷
	پست الکترونیک	scmfair.com@scm۰۰۲
	وبسایت	http://en.scmfair.com
Shiptec China	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی تجهیزات و فناوری کشتی سازی، دریایی، بنادر و حمل و نقل
	تاریخ برگزاری	۲۶ اکتبر ۲۰۱۸
	محل برگزاری	چین، دالیان
	اطلاعات تماس	تلفن: ۸۶ ۴۱۱ ۶۶۳۲ ۹۹۰۳ و نمابر: ۸۶ ۴۱۱ ۸۲۶۵ ۶۶۱۱
	پست الکترونیک	harbor.chai@live.com
	وبسایت	http://www.shiptec.com.cn
Transportation * Kuljetus	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی تجهیزات حمل و نقل
	تاریخ برگزاری	۱۵ تا ۱۸ می ۲۰۱۷
	محل برگزاری	فنلاند، جیواسکیل
	اطلاعات تماس	تلفن: ۳۵۸ ۱۴ ۶۱۷ ۳۱۱ و نمابر: ۳۵۸ ۱۴ ۳۳۹ ۸۱۰۰
	پست الکترونیک	pavilionki@jklpavilionki.fi
	وبسایت	http://www.jklpavilionki.fi/fi
STL	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی مواد دست ساز، ذخیره سازی، حمل و نقل و توزیع
	تاریخ برگزاری	۲۵ تا ۲۸ آوریل ۲۰۱۷
	محل برگزاری	روسیه، مسکو
	اطلاعات تماس	تلفن: ۷ ۷۹۵ ۳۷ ۹۹ (۴۹۹) و نمابر: ۷ ۲۰۵ ۷۲ ۱۰ (۴۹۵)
	پست الکترونیک	centr@expocentr.ru
	وبسایت	http://www.stl-expo.ru/en
BreakBulk Europe	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل
	تاریخ برگزاری	۲۴ تا ۲۶ آوریل ۲۰۱۷
	محل برگزاری	بلژیک، آنترپ
	اطلاعات تماس	تلفن: ۳۵ ۵۴۶۰ (۹۰۴)
	پست الکترونیک	gburrows@breakbulk.com
	وبسایت	http://www.breakbulk.com
نمایشگاه‌های لوازم و تجهیزات		
Junwex Tech	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی ماشین آلات، تجهیزات و بسته‌بندی جواهرات و اشیای قیمتی
	تاریخ برگزاری	۱ تا ۵ فوریه ۲۰۱۷
	محل برگزاری	روسیه، پترزبورگ
	اطلاعات تماس	تلفن: ۸۰ ۹۹ ۳۲۰ (۸۱۲)
	پست الکترونیک	junwex@restec.ru
	وبسایت	http://junwex-spb.ru
Beauty	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی تخصصی لوازم آرایشی، عطر، بهداشت و تجهیزات زیبایی
	تاریخ برگزاری	۲ تا ۵ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	مولداوی، چیسینو
	اطلاعات تماس	تلفن: ۸۱۰ ۴۱۹ و ۸۱۰ ۴۶۲ (۲۲ ۲۷۳) و نمابر: ۷۴ ۷۴ ۲۰ (۲۲ ۳۷۳)
	پست الکترونیک	info@moldexpo.md
	وبسایت	http://www.beauty.moldexpo.md

Bakery and Confectionery Industry	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی تجهیزات و مواد لازم شیرینی و صنعت شیرینی سازی
	تاریخ برگزاری	۱ تا ۳ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	اکراین، کیف
	اطلاعات تماس	تلفن / نمابر: ۳۸ (۰۴۴) ۴۶۱ ۹۳ ۴۲
	پست الکترونیک	info@kmya.kiev.ua
	وبسایت	http://www.hlebexpo.kiev.ua
BuildTech	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی ماشین آلات، فناوری ها و تجهیزات خاص، ساخت و ساز، راه سازی و استخراج معادن
	تاریخ برگزاری	۱ تا ۳ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	اکراین، کیف
	اطلاعات تماس	تلفن: ۸۳ ۱۰ ۲۱۲ ۲۹۱ +۹۰ و نمابر: ۴۳ ۸۱ ۲۴۰ ۲۱۲ +۹۰
	پست الکترونیک	banu.eser@ite-turkey.com
	وبسایت	http://www.kievbuild.com.ua/O-выставка/Выставка-строительной, дорожной, горной-техники-Bu.aspx
Detrop	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی ماشین آلات و تجهیزات نوشیدنی و مواد غذایی
	تاریخ برگزاری	۳ تا ۶ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	یونان، تسالونیک
	اطلاعات تماس	تلفن: ۲۹۱۱۱۱ ۲۳۱۰ +۳۰ و نمابر: ۲۸۴۷۳۲ ۲۳۱۰ +۳۰
	پست الکترونیک	exhibitions@helexpo.gr
	وبسایت	http://www.helexpo.gr
Professional Beauty Bangalore	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی محصولات، تجهیزات و خدمات زیبایی
	تاریخ برگزاری	۶ تا ۷ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	هند، بنگالور
	اطلاعات تماس	تلفن: ۶۱۷۱۳۲۳۲ ۲۲ +۹۱
	پست الکترونیک	reg@professionalbeauty.in
	وبسایت	
نمایشگاه‌های گردشگری سلامت		
Adventur	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی گردشگری، اوقات فراغت و ورزش
	تاریخ برگزاری	۲۰ تا ۲۲ ژانویه ۲۰۱۷
	محل برگزاری	لیتوانی، ویلنیوس
	اطلاعات تماس	همراه: ۴۱۶۲۴ ۶۹۹ +۳۷۰ و تلفن: ۴۵۰ ۲۴۵ ۴۷۰ +۳۷۰
	پست الکترونیک	m.rutkauskas@litexpo.lt
	وبسایت	http://litexpo.lt
IWF	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی بهداشت، سلامتی و تناسب اندام
	تاریخ برگزاری	۱ تا ۳ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	چین، شانگهای
	اطلاعات تماس	تلفن: ۸۰ ۲۹ - ۶۶۲۶۷۲۲۲ +۸۶ ۲۱ و نمابر: ۶۳۵۷۸۵۰۰ +۸۶ ۲۱
	پست الکترونیک	iwf@donnor.com
	وبسایت	/http://www.ciwf.com.cn/en
Health + Care Expo	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی صنایع پزشکی
	تاریخ برگزاری	۲ تا ۴ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	اوگاندا، کامپالا
	اطلاعات تماس	تلفن: ۹۹۰۴ ۸۲ ۸۵۰۰ +۹۱ و نمابر: ۶۹۹۰ ۴۱۵۳ ۹۱ +۹۱
	پست الکترونیک	info@healthpluscareexpo.com
	وبسایت	http://healthpluscareexpo.com

Soins & Santé	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی بهداشت و مراقبت های بهداشتی
	تاریخ برگزاری	۹ تا ۱۰ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	بلژیک، نامور
	اطلاعات تماس	تلفن: ۲۰ ۱۹ ۳۲ ۸۱ (۰) ۳۲+ و نمابر: ۹۱ ۱۲ ۳۱ ۸۱ (۰) ۳۲+
	پست الکترونیک	artexisexpo@artexis.com
	وبسایت	http://www.soins-sante.be
Zorgtotaal	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی مراقبت های بهداشتی
	تاریخ برگزاری	۱۵ تا ۱۷ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	هلند، اوترخت
	اطلاعات تماس	تلفن: ۲۹۹۹ ۲۹۵ (۳۰) ۳۱+
	پست الکترونیک	info@jaarbeurs.nl
	وبسایت	http://www.zorgtotaal.nl/nl-NL/Bezoeker.aspx
نمایشگاه‌های فن آوری های نوین ساختمان		
Budma	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی عمران و ساخت و ساز
	تاریخ برگزاری	۷ تا ۱۰ فوریه ۲۰۱۷
	محل برگزاری	لهستان، پوزنان
	اطلاعات تماس	تلفن: ۲۰۰۰ ۸۶۹ ۶۱ ۴۸+ و نمابر: ۲۹۹۹ ۸۶۹ ۶۱ ۴۸+
	پست الکترونیک	info@mtp.pl
	وبسایت	http://www.budma.pl/pl
Infacoma	توضیحات	بین‌المللی نمایشگاه ساخت و ساز، عایق، افزارهای بهداشتی، گرمایش و تهویه مطبوع
	تاریخ برگزاری	۲ تا ۵ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	یونان، تسالونیک
	اطلاعات تماس	تلفن: ۲۹۱۱۱۱ ۲۳۱۰ ۳۰+ و نمابر: ۲۸۴۷۳۲ ۲۳۱۰ ۳۰+
	پست الکترونیک	exhibitions@helexpo.gr
	وبسایت	http://www.helexpo.gr
UzBuild	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی ساخت و ساز و عمران، فضاهای داخلی، گرمایش و تهویه
	تاریخ برگزاری	۱ تا ۳ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	ازبکستان، تاشکند
	اطلاعات تماس	تلفن: ۱۸ ۱۸ ۲۰۵ ۷۱ ۹۹۸+
	پست الکترونیک	uzbuild@ite-uzbekistan.uz
	وبسایت	http://www.uzbuild.uz
KievBuild	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی ساخت و ساز و طراحی داخلی
	تاریخ برگزاری	۱ تا ۳ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	اکراین، کیف
	اطلاعات تماس	تلفن: ۱۰ ۸۳ ۲۹۱ ۲۱۲ ۹۰+ و نمابر: ۴۳۸۱ ۲۴۰ ۲۱۲ ۹۰+
	پست الکترونیک	banu.eser@ite-turkey.com
	وبسایت	http://www.kievbuild.com.ua
Ecobuild	توضیحات	نمایشگاه بین‌المللی طراحی، عمران و محیط ساخت
	تاریخ برگزاری	۷ تا ۹ مارس ۲۰۱۷
	محل برگزاری	انگلستان، لندن
	اطلاعات تماس	تلفن: ۴۴۵۲ ۷۵۶۰ ۲۰ (۰) ۴۴+
	پست الکترونیک	grant.elrick@ubm.com
	وبسایت	http://www.ecobuild.co.uk

مناقصه‌های خدمات فنی و مهندسی امارات متحده عربی

گروه ترجمه

مهرت ارسال مدارک و شرکت در مناقصه تا تاریخ	شماره پیوست مناقصه	معرفی پروژه
۳۰ سپتامبر ۲۰۱۹	۳۶۵۸۰۴۵۱	ساخت و ساز برج موتاهیده ی قطر
۵ فوریه ۲۰۱۷	۳۶۵۶۹۷۳۶	ساخت و ساز، تکمیل و نگهداری واحدهای مسکونی مجتمع مسکونی شماره ۷۲۹ مونرازی در بخش جنوبی امارت عجمان
۳۰ نوامبر ۲۰۱۸	۳۶۵۶۷۳۸۲	ساخت تیرچه‌های بلوکی شرق آنجلیا در مزرعه بادی فلات قاره
۳۰ نوامبر ۲۰۲۰	۳۶۵۶۷۳۳۵	پروژه مزرعه بادی فلات قاره شرق آنجلیا
۳۰ نوامبر ۲۰۱۹	۳۶۴۹۵۱۴۹	خدمات مشاوره هتل جدید پنج ستاره و پروژه پناهگاه جزیره مرجان
۵ فوریه ۲۰۱۷	۳۶۴۸۳۵۴۳	سرمایه گذاری اراضی مسکونی منطقه غرب شهر سیلا
۱۲ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۴۵۱۶۲۸	استراحتگاه کامیون در دبی
۳۱ دسامبر ۲۰۲۲	۳۶۳۱۹۱۶۶	قرارداد ۶ ساله مدیریت امکانات
۳۰ آوریل ۲۰۱۷	۳۶۳۰۹۵۷۲	توسعه یک جزیره
۳۱ مارس ۲۰۲۰	۳۶۱۲۸۱۰۶	احداث خوابگاه های بزرگتر در هتل و منازل مسکونی دبی
۳۰ نوامبر ۲۰۱۹	۳۶۱۲۸۵۱۶	ارائه خدمات یکپارچه مدیریت امکانات برای حفظ و نگهداری برج تجاری
۳۱ اکتبر ۲۰۱۹	۳۶۰۳۷۹۸۲	ادامه مدیریت عملیات و نگهداری سیستم واگن برقی مرکز شهر دبی
۳۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۰۱۴۲۹۴	پروژه خیابان مرکز بین المللی مالی دبی
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۹۲۰۲۸۹	ساخت و ساز برج نخل ۵۲ طبقه، هتل پنج ستاره و مجتمع مسکونی جمیره
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۹۱۹۴۸۱	کارهای مقدماتی عمرانی پروژه یاس
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۸۷۹۷۲۳	نوسازی مدرسه پرستاری
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۸۶۰۴۹۲	تأمین کابل های ولتاژ قوی
۳۰ ژوئن ۲۰۲۱	۳۵۸۰۱۲۶۴	ساخت میدان های گازی و نفتی، کابل های برق و سایر زیر ساخت ها
۳۱ اکتبر ۲۰۲۰	۳۵۷۷۹۲۲۳	طراحی، ساخت و گسترش خطوط مترو و ارتقای سیستم موجود خطوط
۳۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۵۷۷۵۷۰۰	توسعه نیروگاه خصوصی برق خورشیدی برای اتومبیل
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۷۶۲۷۶۴	ساخت پروژه جدید هتل ۵ ستاره در دبی
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۷۱۹۵۰۴	ارتقای تصفیه خانه و فاضلاب اصلی شهر
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۶۷۶۷۱۲	ارائه کارهای اصلاح میدان های باب و عصب واقع در غرب ابوظبی
۳۰ سپتامبر ۲۰۱۷	۳۵۵۹۳۹۳۱	طراحی و ساخت اولین ساختمان چاپ امارات
۳۰ ژوئن ۲۰۱۸	۳۵۵۴۸۵۷۹	ارتقای کشتی یوهان در دریای شمال
۳۱ دسامبر ۲۰۱۸	۳۵۵۴۴۴۵۲	قرارداد مهندسی، تدارکات و ساخت و ساز پروژه جنوب غربی تای
۳۱ جولای ۲۰۱۸	۳۵۴۲۹۸۹۷	گسترش و ارتقای مرکز شهر مجید الفاطم
۳۰ سپتامبر ۲۰۱۷	۳۵۳۷۳۳۹۶	مشاوره مهندسی باد برج بندرگاه دبی
۳۰ سپتامبر ۲۰۱۷	۳۵۱۷۷۷۴۳	خدمات کابل کشی مزارع بادی دریای شمال
۳۱ مارس ۲۰۱۷	۳۵۱۳۵۷۹۲	کار توسعه میدان سوهو
۳۱ آگوست ۲۰۱۷	۳۵۱۱۷۸۵۲	ساخت و توسعه بازار شمس در منطقه مسکونی میرا

استاد اقتصاد

۶۴

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵

مناقصه‌های خدمات فنی و مهندسی کویت

گروه ترجمه

مهرت ارسال مدارک و شرکت در مناقصه تا تاریخ	شماره پیوست مناقصه	معرفی پروژه
۱۴ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۷۱۳۱۷	نوسازی گاراژ اتومبیل
۱۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۶۹۱۷۰	ارتقای شبکه برق استان دیاله
۲۲ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۵۶۸۷۸۵	بهره‌برداری و نگهداری نیروگاه برق ۳۶۰ مگاواتی توربین گازی منصوریه
۲۲ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۵۶۸۷۸۳	بهره‌برداری و نگهداری نیروگاه برق ۲۵۰ مگاواتی توربین گازی دیوانیه
۱۹ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۶۴۴۶۱	ساخت و ساز دیوار آجری و کارهای مربوطه
۱۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۶۳۶۴۲	نوسازی و سنگ فرش بخش شمالی خیابان های صومعه
۲۵ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۱۱۹۷۷	ارائه خدمات تعمیرات و نگهداری
۲۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۸۸۶۸۷	تدارک تأمین مواد، آزمایش تجهیزات، اجرا و راه اندازی تجهیزات حمل و نقل نفت سنگین
۱۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۳۱۳۲۰	انتقال تشکیلات وابسته به مقر ریاست
۲۴ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۴۲۰۹۸۲	مجموعه قطعات و لوازم پناهگاه اضطراری
۲۶ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۲۷۷۶۴	ارائه پشتیبانی، راه اندازی و خدمات تعمیرات و نگهداری
۲۶ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۲۲۹۹۲	مهندسی، تدارکات و احداث فاز سوم توسعه ساختمان
۳۰ ژوئن ۲۰۱۸	۳۶۲۸۹۳۷۹	طراحی فاز اول پایانه نفتی اگزارجیان
۲۸ فوریه ۲۰۱۷	۳۶۲۷۷۷۹۵	احداث ساختمان های دفتر و محل اقامت
۳۰ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۲۳۵۴۷۵	نوسازی دفاتر و ساختمانی های یونانی
۲۸ دسامبر ۲۰۱۷	۳۵۸۰۶۵۸۹	بازسازی پل موتانا در شمال دولت بغداد
۳۰ آگوست ۲۰۱۷	۳۵۰۸۳۴۳۱	نصب و راه اندازی روستای کشکول
۳۰ نوامبر ۲۰۱۷	۲۴۶۶۴۹۱۳	تدارکات، مهندسی، مدیریت پروژه و خدمات عمرانی
۳۰ ژوئن ۲۰۱۷	۲۰۴۴۷۵۹۲	سفارش ساخت و ساز خط لوله گاز ۵۵۰ کیلومتری
۹ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۲۵۶۸۸۱	تدارک ساخت و ساز سایبان های فولادی
۱۷ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۱۸۶۶۷	تأمین تجهیزات، ساخت و ساز و راه اندازی میدان نفتی جدید به همراه نصب سوئیچ خانه ۱۳۲ کیلوولتی
۱۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۲۹۶۰۶۴	رئیس دفتر سلیمانیه
۷ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۸۸۶۶۹	اداره کل پروژه های تولید گاز
۶ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۸۵۲۴۷	بازسازی خوابگاه پزشکان، تأمین تجهیزات و نصب و راه اندازی بیمارستان آموزشی تکريت
۵ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۷۸۶۳۱	بازسازی ساختمان های انبار
۱۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۶۲۵۰۹	نوسازی مدارس و کودکستان
۸ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۶۲۵۰۸	نوسازی مدارس
۸ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۱۷۶۵۶	بررسی، اصلاح، پیاده سازی و اجرای شبکه ها
۱۴ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۰۸۰۹۶	احداث تصفیه خانه، سیستم گردش آب و سایر لوازم جانبی
۶ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۰۶۲۹۱	ایجاد مدار مضاعف خط انتقال ۱۳۲ کیلوولتی
۱۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۰۵۲۷۱	بازسازی ساختمان ها و کارگاه های آموزشی مرکز فنی و حرفه ای
۱۳ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۰۳۲۷۱	ارائه خدمات کار

مناقصه‌های خدمات فنی و مهندسی عمان

گروه ترجمه

مهرت ارسال مدارک و شرکت در مناقصه تا تاریخ	شماره پیوست مناقصه	معرفی پروژه
۹ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۵۸۴۹۰۲	تکمیل کارهای باقیمانده عمرانی و تعمیرات و نگهداری واحدهای مسکونی
۲۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۷۹۷۹۹	تدارک LPIC برای استخراج NGL
۱۸ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۵۷۰۰۴۴	تأمین اقلام تجاری جشنواره ۲۰۱۷ ی مسقط
۱۰ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۵۶۹۷۳۳	متخصص خطوط هوایی
۵ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۵۶۶۹۶۰	کارهای اضافی خدمات اداره کل شهرداری مسقط
۳۱ دسامبر ۲۰۲۰	۳۶۵۰۱۹۱۵	قراردادهای مشاوره پروژه آب‌نما
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۷۳۹۱۹	ساخت‌وساز مرکز پلیس سلطنتی عمان
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۷۳۹۱۸	تقویت شبکه‌های ۱۱ کیلوولت و ۴۱۵ ولتی استان زهیره
۳۱ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۵۲۰۶۵	قرارداد EPC ی پروژه ایستگاه برق
۱۷ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۴۴۴۸۹۱	تعمیرات و نگهداری چشم انداز و کارهای آبیاری بیمارستان دیا
۲ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۴۴۴۸۷۹	کارهای عمرانی
۲ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۴۳۹۵۱۶	تکمیل باقی کارهای ساخت‌وساز و تعمیرات و نگهداری واحدهای مسکن
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۴۵۷۱۹۴	کارهای اضافی ترانسفورماتور قدرت ۳۳/۱۱ کیلوولتی وادی اسود و فضای باز اولیه پستهای ولایت عبری استان زهیره
۲۵ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۶۹۸۸۶	تعمیرات و نگهداری مرکز آموزش فنی و حرفه ای شیناس
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۶۳۱۸۱۲۲	ساخت‌وساز سدهای بالادستی ورودی های کانال جرف و سای
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۱۲۵۶۱	تدارک واحدهای مسکن
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۱۲۲۰۴	تأمین ریل
۲۰ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۲۵۲۵۰۵	ارائه محوطه سازی و سیستم آبیاری باغ های موسسه بهداشت و تایه
۱ می ۲۰۱۷	۳۶۱۵۹۲۳۸	اجرا، مدیریت و بهره برداری نیروی کار دائمی شهرستان استان بوشار
۳۱ ژانویه ۲۰۱۷	۳۶۱۳۶۹۵۸	سرمایه گذاری، ساخت و بهره برداری کشتارگاه های میسفه در استان بوشار
۲۰ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۰۳۶۴۷۵	کارهای برقی مام
۲۰ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۰۳۶۴۷۴	کارهای ساخت‌وساز سبب
۲۰ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۰۳۰۹۷۶	کارهای ساخت‌وساز مسیره
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۸۷۶۰۱۳	ساخت‌وساز فیدرهای ورودی و ۱۱ فیدر خروجی استان شمالی شقیه
۳۱ اکتبر ۲۰۲۰	۳۵۸۶۱۱۷۶	انجام کارهای برقی کل منطقه شمال
۳۱ اکتبر ۲۰۲۰	۳۵۸۶۱۱۷۵	انجام کارهای زمین قارن علم
۳۱ اکتبر ۲۰۲۰	۳۵۸۶۰۸۱۲	انجام کارهای زمین فهود، لکواير و ایبال
۳۱ اکتبر ۲۰۱۷	۳۵۶۹۸۶۰۵	اجرای مهندسی، تدارکات و مدیریت ساخت‌وساز
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۲۰۰۵۰	بازسازی پیاده روی خیابان ایلام
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۲۰۰۴۷	تأمین موانع ایمنی تعمیرات و نگهداری جاده
۲۲ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۳۰۹۳۷۹	ساخت‌وساز ساختمان های مسکونی و غیرمسکونی
۱۹ دسامبر ۲۰۱۷	۳۶۲۵۱۱۲۱	تعمیرات و نگهداری پیاده روهای سبب

اقتصاد

۶۶

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵



AMUT BAR TARABAR
INTERNATIONAL TRANSPORT.CO (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی

آموت بار ترابر

ناوگان قوی در عرصه حمل و نقل زمینی.

- سرویس فیدرینگ از جبل علی به بندر جنوبی ایران و بالعکس.
- حمل محموله ها به صورت ریلی بالأخص حمل محموله های فله و کانتینری از طریق ریل به ترکمنستان و بندر ایران.

خدمات ترخیص کالا و بازرگانی:

- تهیه پروفرما و انجام کلیه مراحل (اخذ مجوز، ثبت سفارش، ترخیص، حمل).
- انجام مکاتبات بین المللی برای خرید و یا فروش کالا به زبان های انگلیسی، روسی، فرانسوی، ترکی و عربی.
- واردات انواع خودروهای سواری روز دنیا، خودروهای سنگین و صنعتی. (تحويل خودروهای سواری موجود ۲۴ ساعته و تحويل خودروهای سفارشی به صورت ۲۵ روزه است)
- صادرات و تأمین محصولات خشکبار ایرانی همراه با اخذ کلیه مجوزهای لازم برای ورود به تمامی کشورهای اروپایی در هر حجم و با بسته بندی مورد تأیید کشور مقصد.

تخصص در زمینه ی حمل و استریپ کانتینرهای یخچالی

این شرکت با در اختیار داشتن کارگران خبره در امر استریپ در گمرکات جنوبی کشور خسارات احتمالی وارده به بار را به شدت کاهش می دهد.

شرکت حمل و نقل بین المللی آموت بار ترابر با همکاری نیروهای متعهد و متخصص و مدیران مجرب با بیش از بیست سال سابقه عملکرد درخشان در امور حمل و نقل بین المللی و داخلی تاکنون توانسته است خدمات تخصصی خود را به طیف گسترده ای از شرکت های خصوصی، دولتی و اشخاص ارائه نماید.

این شرکت در تمامی مرزهای ورودی و خروجی کشور، کلیه گمرکات مناطق ویژه، گمرکات شهرهای استانی و بعضی از کشورهای همسایه و مرزی، آسیا میانه و قاره آمریکا دارای نمایندگی بوده و با در اختیار داشتن پرسنل مجرب و کارآمد در کلیه امور مرتبط با حمل و نقل بین المللی همواره به عنوان مشاور و بازویی قوی حافظ منافع مشتریان خود باشد.

خدمات حمل و نقل:

- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت بوسیله کامیون های ایرانی تحت پوشش و کامیون های خارجی از کلیه گمرکات کشور به اروپا، آسیا، CIS، کشورهای همسایه و بالعکس.
- حمل چندوجهی و ترکیبی، بارهای FCL و LCL، محموله های خطرناک، سنگین، یخچالی، تانکر و چادری.
- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت توسط کانتینر ۲۰ فوت و ۴۰ فوت و کانتینر های ویژه (یخچالی، Flat Rack، Open Top) به وسیله

نشانی: مشهد - بلوار سجاد - بزرگمهر جنوبی ۲۲ - پلاک ۲۲ - طبقه ۲

تلفن و دورنگار: ۰۰۹۸-۰۵۱-۳۷۶۵۷۹۲۰



شرکت حمل و نقل بین المللی

ادیب ترابر سپهر (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

وابسته به صنایع شیمیایی ادیب

- حمل تخصصی سوخت
- حمل کالای ترانزیتی، صادراتی، وارداتی به آسیای میانه و افغانستان

نشانی: مشهد-بلوار فرامرز عباسی-بین فرامرز ۳ و ۴

مجمع تجاری آناهیتا- طبقه دو- واحد چهار

تلفن: ۰۵۱۳۶۰۱۴۱۶۲-۰۵۱۳۶۰۱۴۱۶۱

۰۵۱۳۶۰۹۱۵۶۶-۰۵۱۳۶۰۲۲۱۹۸-۰۵۱۳۶۰۲۲۱۹۷

نمابر: ۰۵۱۳۶۰۹۱۵۶۱

www.adibtarabarsepehr.com

info@adibtarabarsepehr.com

شرکت حمل و نقل بین المللی



نجیب ترابر

کریر - فورواردر

حمل مشتقات سوختی

دفتر مرکزی: مشهد- چهارراه خیام جنب مجتمع

تک ساختمان خلیج فارس- طبقه ۵ - واحد ۹

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۸۵۱۵-۳۷۶۵۱۱۵۸-۳۷۶۳۶۲۳۴

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۳۶۰۲۱

مدیرعامل: ایرج اسکندری ۰۹۱۵۱۱۶۱۷۶۶

eskandari_iraj@yahoo.com

Info@najibtarabar.com

Info@najibtransport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
آهو پای طوس

فورواردر - کریر

- دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
 - حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
 - حمل کانتینر و ترانزیت کالا به کشورهای افغانستان، تاجیکستان، ترکمنستان، عراق
 - حمل کالاهای سنگین
 - خدمات گمرکی و ترخیص کالا از گمرکات
- دفتر مرکزی: مشهد خیابان کوهسنگی - مجتمع تجاری
زیست خاور - طبقه ۸ - واحد ۸۰۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۸۵۰۴ - ۳۸۵۵۰۰۱۳-۱۷
نمابر: ۰۵۱-۳۸۵۱۲۱۱۷



شرکت حمل و نقل بین المللی

کاروان ریل ترابر

کریر - فورواردر

حمل جاده ای و ریلی به آسیای میانه، عراق و افغانستان
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
حمل مشتقات سوختی

نشانی: ابتدای بلوار فرامرز عباسی - ساختمان یاس
طبقه چهارم - واحد ۴۰۱
تلفن: ۰۵۱۳۶۰۸۳۹۲۷ - ۰۵۱۳۶۰۸۳۹۲۸
نمابر: ۰۵۱۳۶۰۹۹۷۷۵ - همراه: ۰۹۱۵۵۰۳۵۷۴۷

EMAIL: KARAVANRAIL

TARABAR@yahoo.COM



شرکت حمل و نقل بین المللی

پیمان ترکمن

کریر - فورواردر

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مدیر عامل: صمد خدادادی

مشهد: بلوار سجاد - چهارراه بزرگمهر - ساختمان
سارسل - طبقه ۴ - واحد ۴۰۳

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۱۰۸۰۱ - ۳۷۶۱۷۳۲۱

«صمد خدادادی» ۰۹۱۷۱۶۱۴۳۳۰

«نعمت الله خدادادی» ۰۹۱۵۱۱۵۵۳۷۶

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۸۸۴۱۷

paymenturkaman@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

اریکا ریل شرق

کریر - فورواردر

ERIKARAIL SHARGH
INTERNATIONAL TRANSPORT.CO

حمل جاده ای و ریلی به آسیای میانه، عراق و افغانستان
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

نشانی: مشهد - بلوار سجاد - خیابان بهارستان - بهارستان ۲
ساختمان بهار - پلاک ۲ - طبقه اول - واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۳۰۳۹
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۳۵۶۶
www.erikarail.com



YARAN ZAMIN
INTERNATIONAL TRANSPORT.CO

ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مدیر عامل: حسن خداپرست

مشهد: رضاشهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵

تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۵۳۲۸ / ۳۸۷۶۵۳۳۱

نمابر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱

Yaranzamin_star@yahoo.com

آسیا

۶۸

شماره ۵۵۱ - آذر ماه ۱۳۹۵



نام و نشانی اعضای انجمن صنفی کارفرمایان شرکت ها و موسسات حمل و نقل داخلی کالای

مشهد، فریمان، چناران، سرخس، کلات، سنگ بست، رباط سفید و دیزباد

(برحسب حروف الفبا)

ردیف	نام شرکت	تلفن	دورنویس	مدیرعامل	آدرس
۱	آبادان	۳۶۵۸۷۲۵۵-۶ ۳۶۵۸۷۲۵۹	۳۳۹۲۰۱۳۴ ۳۶۵۸۷۲۵۴	احسان فخرائی فاروجی	جاده آسیایی - بعد از پلیس راه - نبش آزادی ۱۱۱
۲	آتی ران بار طوس	۳۳۹۲۵۵۰۵	۳۳۹۲۳۴۵۰	حسین لقمانی طوس	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱
۳	آذرخش گلبهار طوس	۴۶۱۲۵۹۹۰	۴۶۱۲۵۹۹۰	حسین بهرامی	چناران - حاشیه جاده ستو - جنب آهن فروشی جعفری
۴	گهر ترابر نوین شرق	۳۳۹۲۰۳۳۸	۳۳۹۲۴۹۹۳-۴	خانم انسیه نبوی	پایانه بار مشهد - ساختمان شماره ۲ - طبقه ۲ غرفه A۲۱
۵	آزادگان	۳۳۳۸۳۱۳۹ ۳۳۳۸۳۱۳۳	۳۳۴۱۸۴۱۱	محمد حسن غلامیان	پایانه بار مشهد - ساختمان شماره ۲ - غرفه A۳
۶	آسه بار (کالا - سوخت)	۳۷۱۷۶۰۹۲	۳۷۱۷۶۰۹۷	مهدی مستقیم ارخودی	بلوار سجاد - خیابان بهار - انتهای بهار ۳
۷	آسیا بار	۳۳۳۸۳۰۶۷-۹	۳۳۳۸۳۰۶۳	مصطفی آصفی	پایانه بار - انتهای پایانه - غرفه B۳
۸	ابومسلم خراسانی	۳۳۹۲۱۲۸۲-۳	۳۳۹۲۳۵۷۶	غلامحسین حافظی منش	پایانه بار مشهد - غرفه ۱۱۸
۹	اتحاد	۳۳۹۲۰۵۸۰	۳۳۹۲۹۰۹۰	احمد حاجی علی نجم آباد	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۰۹
۱۰	اتفاق یزدی ها	۳۸۵۹۹۵۷۵	۳۳۹۲۰۵۵۵ ۳۸۵۱۲۵۳۲	جعفر اردکانی فرد	پایانه بار مشهد - طبقه سوم - غرفه ۳۱۲
۱۱	ارمغان نیک طوس	۳۳۹۲۰۴۳۲	۳۳۹۲۰۴۳۲	عباس ارمغان	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۱۷
۱۲	اعظم خراسان	۳۳۹۲۱۲۲۰ ۳۳۹۲۳۷۰۵	۳۳۹۲۱۲۵۴	سید جمال اعظم هاشمی	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۰۲
۱۳	اقبال	۳۳۹۲۴۸۰۴ ۳۳۹۲۰۶۹۵	۳۳۹۲۴۸۰۴	محمد ابراهیم و کیلیان زند	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۱۰
۱۴	اقبال بار سنگ بست	۳۴۶۹۳۳۶۲	۳۵۰۲۸۴۲۸	حسین مریدی	مشهد - کیلومتر ۳۲ جاده فریمان
۱۵	اقبال بار مریدی	۳۲۷۶۳۹۷۶	۳۵۰۲۸۴۲۸	حسن مریدی	مشهد - کیلومتر ۲۵ جاده فریمان
۱۶	اقتصاد بار طوس	۳۵۴۲۰۵۲۱-۴	۳۵۴۲۰۵۲۵	حمید رضا آردی	شهرک صنعتی توس - قبل از میدان فن آوری - سمت راست
۱۷	امین ترابر شرق	۳۳۹۲۹۱۹۳ ۳۳۹۲۹۶۶۰	۳۳۹۲۱۱۹۸	محسن طربی	شهرک صنعتی طرق - میدان کارآفرین - طبقه فوقانی بانک کشاورزی - واحد ۲
۱۸	اوج سرخس	۳۳۸۲۲۴۷۰-۳	۳۳۸۲۵۴۶۱	علیرضا طحان	شهرک عسکریه - انتهای احسان ۷ - پلاک ۴۰
۱۹	بارآوران طوس	۳۳۹۲۷۰۱۰-۱۵	۳۳۹۲۷۰۱۴	محسن جعفرزاده اصفهانی	پایانه بار مشهد - ساختمان شرکت ها طبقه ۳ - غرفه ۳۰۶
۲۰	بازه حور	۳۳۴۶۳۳۹۸	۳۳۴۶۳۳۹۹	سیدخلیل احمدی	کیلومتر ۷۵ جاده مشهد - تربت حیدریه، بین رباط سفید و تربت حیدریه
۲۱	باغ سالار فریمان	۳۴۶۹۵۴۳۰-۲	۳۴۶۹۵۴۳۳	حسین جاقوری	کیلومتر ۳۵ جاده فریمان - حاشیه جاده روستای باغ سالار
۲۲	بزرگ خراسان	۳۳۹۲۴۹۰۰-۲	۳۳۹۲۴۹۰۳	علی یحیی پور	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۱۴
۲۳	پارس ترابر طوس	۳۳۹۲۳۵۵۷ ۳۳۹۲۰۳۳۱	۳۳۳۸۳۰۵۷	نوید غلامپور	پایانه بار مشهد - ساختمان شماره ۱ طبقه ۳ - غرفه ۳۱۱
۲۴	پارسیان ترابر	۳۵۴۱۴۵۴۰-۴۲	۳۵۴۱۴۵۴۳	سید احمد بررودی	جاده آسیایی قوچان - کیلومتر ۱۵ جاده قوچان جنب کارخانه به صبا
۲۵	پاسارگاد	۳۳۹۲۵۸۰۰ ۳۳۹۲۵۷۰۰	۳۳۹۲۰۴۵۱	محمد کریم عرفانی انصاف	پایانه بار مشهد - ساختمان مرکزی - غرفه ۲۱۲

۳۶	پرستوبار سرخس	۳۴۵۲۲۲۱	۳۴۵۲۲۲۱	محمد اردونی	پشت پایانه مسافربری سرخس
۳۷	پویش ترابر سرخس	۳۶۵۱۵۵۵۵ ۳۶۶۵۵۴۴	۳۶۵۱۳۵۸۴	حسن برفرازی	کیلومتر ۴ بزرگراه آسیایی - آزادی ۱۳۱ جنب هلال احمر
۳۸	پویش ترابر مشهد	۳۶۵۱۳۵۵۵-۶	۳۶۵۱۳۵۸۴	سعید باتقوا	جاده قوچان - کیلومتر ۴ - آزادی ۱۳۱
۳۹	پیش‌تازان جفائی	۳۳۹۲۰۰۶۵ ۳۳۹۲۵۶۵۵	۳۳۹۲۵۶۵۴	سید محسن بررودی	پایانه بار مشهد - طبقه ۲ - غرفه ۲۰۳
۳۰	پیشرو ترابر خراسان	۳۳۳۸۳۰۰۲-۹	۳۷۶۲۳۲۰۹	محمود صادقی	پایانه بار مشهد - انتهای پایانه - غرفه BV
۳۱	پیمان بار	۳۳۹۲۵۹۵۹	۳۳۹۲۸۰۵۸	مجتبی سلطانی جزین	پایانه بار مشهد - طبقه همکف غرفه ۱۰۳
۳۲	پیمایش بار فریمان	۳۴۶۸۵۲۴۱-۵	۳۴۶۸۵۲۴۰	محمد منصوری	فریمان - کیلومتر ۳ جاده تربت جام - مقابل شهرک صنعتی فریمان - جنب صدراشیمی
۳۳	پیک سوخت - فرآورده نفتی	۳۳۴۴۴۸۷۷-۸	۳۳۴۴۴۸۷۷-۸	محمد خاکشور	پروین اعتصامی ۲۵ - طبقه همکف - پلاک ۴
۳۴	تعاونی تک واحدی	۳۳۹۲۳۰۸۴	۳۳۹۲۳۵۷۲	ابوالقاسم آمیغ	ابتدای جاده نیشابور - جنب شرکت گواه - داخل مجمع نمایشگاهی قدس
۳۵	تعاونی خود راننده	۳۳۹۲۱۲۸۹	۳۳۹۲۰۶۲۳	نصرالله سلمانی	پایانه بار مشهد - سالن شماره ۱ - غرفه ۱۲۰
۳۶	تعاونی شهید کلاتری	۳۳۹۲۰۴۰۷	۳۳۸۵۰۲۲۸	قنبر خسروی خور	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۰۸
۳۷	تندر شرق	۳۳۹۲۰۰۸۹	۳۳۹۲۰۵۳۶	حبیب اله بهرامی	پایانه بار مشهد - سالن شماره ۲ - غرفه ۱۰
۳۸	توکل	۳۳۹۲۱۳۴۴-۵	۳۳۹۲۴۱۷۱	محمود صنعتگر	پایانه بار مشهد - غرفه ۳۰۱
۳۹	ثابت	۳۳۹۲۱۲۹۷-۹	۳۲۵۷۰۶۰۰-۹	علیرضا ثابتی وارسته	بین طلاب و میدان بار رضوی - نبش بابانظر ۷۷
۴۰	ثامن بار	۳۳۹۲۱۲۶۲-۳	۳۳۹۲۳۵۵۴	احسان معصومی	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۰۵
۴۱	جاده ترابر طوس	۳۳۹۲۱۲۵۲-۳	۳۳۹۲۰۱۶۱	پرویز ابراهیم زاده فخار	پایانه بار مشهد - طبقه ۳ - غرفه ۳۱۰
۴۲	جاده داران سیستان	۳۴۵۲۳۲۰۰	۳۴۵۲۳۲۰۰	محمدرضا نوروزی	جنب پایانه بار مسافربری سرخس
۴۳	جاده رانان شرق	۳۳۹۲۴۰۹۰-۵	۳۳۹۲۴۵۷۴	سیدرضا شارع شهری	ابتدای جاده فرمان - جنب پایانه بار مشهد
۴۴	جام گستر طوس	۳۳۹۲۰۰۷۳ ۳۳۹۲۹۶۰۵	۳۳۹۲۵۷۸۵	علیرضا سالاری	پایانه بار مشهد - سالن شماره ۲ - غرفه AV
۴۵	جهاد نصر	۳۳۹۲۶۱۶۳-۴	۳۳۹۲۰۳۲۷	هادی جهان دوست	پایانه بار مشهد - طبقه دوم - غرفه ۲۱۱
۴۶	جهان بار طوس	۳۳۴۲۲۷۴۰	۳۳۹۲۰۲۸۰	مهرداد قوامی	پایانه بار مشهد - طبقه دوم - غرفه ۲۰۶
۴۷	چشمه ساران چناران	۴۶۱۲۳۴۲۹	۴۶۱۲۲۴۳۹	سید حسین مهاجرزاده	چناران - میدان کشاورز - مقابل مجتمع فرهنگی امام رضا
۴۸	حافظ	۳۳۹۲۷۰۷۰	۳۳۹۲۴۹۰۵	حسین ربانی	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۰۶
۴۹	خزائی - خراسانی	۳۳۹۲۳۵۷۹	۳۳۹۲۰۱۹۱	مرتضی پورمهدی	پایانه بار مشهد - ساختمان شماره ۱ - طبقه ۳ غرفه ۳۰۳
۵۰	خلیج فارس	۳۲۷۶۵۷۰۰ ۳۲۷۱۵۳۹۰	۳۳۹۲۵۷۷۵	جعفر وجدانی فرد	کوی طلاب - خیابان رسالت - بین رسالت ۹ و ۱۱
۵۱	خمسه	۳۳۹۲۴۸۹۳ ۳۳۹۲۰۰۸۱	۳۳۹۲۱۳۰۷	غلامرضا فرشادمنش	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۲۲
۵۲	درستکار ترابر شرق	۳۴۵۲۵۵۱۸	۳۴۵۲۷۷۲۴	صولت علیمیرزایی	بلوار شهید شوشتری - جنب هتل دوستی
۵۳	دنیا گردان	۳۳۹۲۰۴۸۹ ۳۳۹۲۰۵۳۸	۳۳۹۲۳۵۷۷-۸	مجید رجب طاوسی	پایانه بار مشهد - طبقه همکف - غرفه ۱۱۲
۵۴	دیزباد	۳۲۵۲۳۳۲۱	۳۲۵۲۳۷۴۷	حسین علیپور	دیزباد - حاشیه جاده قدیم نیشابور - کیلومتر ۷۵
۵۵	راحلین دانش	۳۳۹۲۵۷۵۷	۳۳۹۲۸۲۶۲	اسماعیل کامل	پایانه بار مشهد - سالن شماره ۲ - غرفه ۸
۵۶	راحلین سبز	۳۳۴۶۴۱۹۱	۳۳۴۶۴۱۹۲	حسین رسولی	کیلومتر ۷۵ مشهد - تربت، رباط سفید
۵۷	راه ترابر سرخس	۳۷۱۳۸۳۸۴-۵	۳۷۱۳۸۳۸۷	سید مهدی لطفی	سرخس - سه راهی پالایشگاهی - گنبدلی
۵۸	راهیان ترابر شرق فرآورده های سوختی	۳۳۸۲۲۳۳۰	۳۳۸۲۵۴۶۱	جواد طبرانی طوسی	شهرک عسکریه - انتهای احسان ۷ - پ ۴۰
۵۹	راهیان خراسان	۳۳۹۲۰۵۷۲-۳	۳۳۹۲۰۷۵۹	محمد علی نظری حیانو	پایانه بار مشهد - سالن شماره ۲ - غرفه A۵

۶۰	رباط سفید	۳۳۴۶۳۴۴۳-۴	۳۲۲۸۳۵۱۰	محسن دشتبان	کیلومتر ۸۰ جاده تربت حیدریه - روستای رباط سفید-مقابل کارخانه گچ
۶۱	ره آورد سپیده سحر	۳۸۶۹۵۵۱۳	۳۸۹۰۳۶۹۸	عادل بهلور	کیلومتر ۸۰ جاده مشهد- تربت حیدریه، جنب کارخانه گچ خراسان
۶۲	رهروان شرق	۳۶۵۱۳۰۰۰ ۳۶۵۱۳۵۹۰	۳۶۵۱۱۰۰۸	وحیدندیمی	بلوار آزادی - آزادی ۱۲۹-پلاک ۲۵
۶۳	رهروان شمس	۳۳۹۲۴۹۰۷-۸ ۳۳۹۲۰۹۲۷	۳۳۹۲۹۷۰۰	یحیی اشجعی	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۱- طبقه سوم واحد ۳۱۳
۶۴	رهسپاران مشهد	۳۳۹۲۰۵۵۸ ۳۳۹۲۴۶۷۰-۱	۳۳۹۲۴۶۷۱	محمدعلی براتی	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۲- طبقه همکف غرفه A۱
۶۵	ریحانه سیر فریمان	۳۴۶۲۴۰۵۵	۳۴۶۲۳۱۵۲	مهری صهیایی یزاز	فریمان- کیلومتر ۲/۵ جاده فریمان-مشهد، جنب معاینه فنی
۶۶	ساربان های جاده توس	۳۳۹۲۳۵۴۷-۸	۳۳۹۲۸۷۳۰	محمد پور احمدی	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۱- طبقه - غرفه ۳۰۴
۶۷	سپهر سیمان	۳۸۴۳۶۶۹۴	۳۸۴۹۲۰۱۸	عباسعلی خادم	سه راه ادبیات - نیش اسدالله زاده ۳- پلاک ۱۲۰
۶۸	سپیدبار چناران	۴۶۲۲۷۵۵۲	۳۸۴۱۱۷۱۲ ۳۶۸۴۰۷۱	وجیهه غفوریان	کیلومتر ۴ چناران- روبروی کارخانه آرد
۶۹	سجاندنکو	۳۳۹۲۰۳۹۰ ۳۳۹۲۴۳۲۵	۳۳۹۲۳۵۷۴ ۳۸۴۴۶۱۰۴	امید شعبانی یام	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۲- غرفه A6
۷۰	سحرگاه مشهد	۳۳۹۲۰۴۴۳ ۳۳۹۲۰۹۴۳	۳۳۹۲۰۱۴۳	علی راه نورد	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۱- طبقه ۳ غرفه ۳۰۹
۷۱	سراج بار طوس	۳۳۹۲۸۰۶۵-۸	۳۳۹۲۸۰۶۶	مهدی حاجی بابایی	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۱- طبقه همکف غرفه ۱۰۴
۷۲	سنگین بار مشهد تریلر	۳۳۸۱۰۹۱۰	۳۳۸۱۱۲۲۵	هادی برجسته نژاد	ابتدای جاده نیشابور - سمت راست جنب پادگان قدس
۷۳	سیرو د شبکه	۳۶۶۲۶۴۷۷	۳۶۰۶۴۴۳۴	شهین سرابندی	بلوار آزادی - نیش آزادی ۲۷- ساختمان ۱۸۳
۷۴	شاهین بار خراسان	۳۳۹۲۴۹۲۳-۵	۳۳۹۲۷۱۳۵	امیر دلیری	پایانه بار مشهد- غرفه ۱۱۵
۷۵	شاهین بار فریمان	۳۴۶۲۴۴۴۶	۳۴۶۲۴۴۴۳	رضا باوفا	کیلومتر ۱ جاده فریمان-مشهد، روبروی ایران ملاس
۷۶	شاهین بار مشهد	۳۳۹۲۵۰۰۰	۳۳۹۲۷۶۶۱	جلیل باوفا	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۲- طبقه دوم غرفه A۱۳
۷۷	شاهین شهاب خلیج فارس	۳۳۹۲۰۱۱۰ ۳۳۹۲۶۰۰۰	۳۳۹۲۶۰۲۱-۲	احمد رحمانی	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۲- غرفه A۱۵
۷۸	شهاب چناران	۴۶۱۳۲۷۵۱	۴۶۱۲۳۴۹۷ ۴۶۱۲۳۴۹۶	رضابرگشاهی	چناران - حشیه جاده سنتو- روبروی باغ ملک
۷۹	صادق	۳۲۴۶۳۶۹۸ ۳۲۴۶۳۶۰۴	۳۲۴۶۳۶۶۰	امیر دلاور	جاده آسیایی - کیلومتر ۲۰- حاشیه جاده- سمت چپ
۸۰	صالح تراب شرق	۳۳۹۲۰۱۴۷ ۳۳۹۲۵۶۰۰	۳۳۹۲۵۵۰۰	محمد مهدی جنگی	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۲- طبقه ۲- غرفه ۱۰
۸۱	طوس جمیل	۳۳۹۲۱۲۷۱-۲ ۳۳۹۲۰۲۰۳	۳۳۹۲۱۲۷۰	علیرضا صالح کاشانی	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۱- طبقه ۳- غرفه ۳۰۲
۸۲	طوس فلاح	۳۳۹۲۰۵۰۵	۳۳۹۲۳۵۶۳	جلال فلاح	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۱- طبقه ۳- غرفه ۳۰۷
۸۳	طوس منش	۳۳۹۲۱۲۷۸	۳۳۹۲۰۶۴۳	مهدی فلاح	پایانه بار مشهد- سالن شماره ۱- غرفه ۱۰۱
۸۴	طوسبار	۳۳۹۲۰۰۸۵ ۳۳۹۲۸۴۵۲	۳۳۹۲۴۹۱۰-۱۱	علیرضافانی	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه همکف- غرفه A4
۸۵	طوفان آرش	۳۴۵۲۳۳۷۵	۳۴۵۲۳۳۷۰	محمد رسولی	بلوار ترمینال- جنب کارخانه یخ
۸۶	عابران کالا	۳۳۹۲۰۶۱۴	۳۳۹۲۴۹۸۹	حمید مجیری نژاد	پایانه بار مشهد- طبقه همکف - غرفه ۱۱۹
۸۷	عادل تیزرو	۳۳۹۲۳۵۵۶ ۳۳۹۲۰۷۳۹	۳۳۹۲۰۳۹۳	مجید نارنجیان	پایانه بار مشهد - غرفه ۲۱۳
۸۸	عدالتخواه توس	۳۳۹۲۵۲۹۴-۵	۳۳۹۲۴۶۷۳	علی پرندوار	پایانه بار مشهد- طبقه ۳- غرفه ۳۰۴
۸۹	عدل ترابان(کالا- سوخت)	۳۳۸۲۲۴۴۹	۳۳۸۲۲۲۹۳	سید علیرضا عدالتیان	شهرک عسکریه - حاشیه میدان احسان
۹۰	فتح آبا طوس	۳۳۹۲۰۵۲۱-۲۲	۳۳۹۲۱۲۹۳	رحمت الله تقوی	پایانه بار مشهد- طبقه همکف - غرفه ۱۱۱
۹۱	فخار	۳۳۹۲۹۳۴۰-۲ ۳۳۹۲۰۴۵۷	۳۳۹۲۹۳۴۱	مهدی معصومی	پایانه بار مشهد- طبقه ۳- غرفه ۳۰۵

۹۲	فیض خراسان	۳۳۹۲۵۲۵۲	۳۳۹۲۰۶۵۶	علی قره داشی	پایانه بار مشهد- سالن ۱- طبقه ۱ - غرفه ۲۰۹
۹۳	قائم ایرانیان	۳۳۹۲۰۸۹۶ ۳۳۹۲۴۸۱۶	۳۳۹۲۰۸۰۶	مرتضی داودی راد	پایانه بار مشهد - طبقه همکف- غرفه ۱۲۱
۹۴	قائم سرعت	۳۳۴۳۱۱۶۲	۳۳۹۲۰۶۸۲	محمدرضا ورزنده	پایانه بار مشهد- سالن ۱- طبقه ۱ - غرفه ۱۱۶
۹۵	کالابران امین	۳۳۹۲۴۸۱۶	۳۳۹۲۰۴۲۹	سید سیاوش مقدم پور	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه ۲- غرفه A۱۸
۹۶	کالاران طوس	۳۳۹۲۴۹۱۷	۳۳۹۲۴۹۱۹	یوسف یوسف نیا خزر	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه همکف- غرفه A۲
۹۷	کوثران فریمان	۳۴۶۲۳۳۹۱	۳۴۶۲۳۳۹۷	هادی زابلی نژاد	ابتدای جاده ستو- روبروی باسکول شیرعلی زاده
۹۸	کوشانراه طوس	۳۳۹۲۴۹۲۲	۳۳۹۲۴۹۲۲	محمدعلی نعیمی کوهستانی	پایانه بار مشهد- سالن ۱- طبقه ۲- غرفه ۲۱۴
۹۹	کویر سرخس	۳۴۵۲۴۲۴۲	۳۴۵۲۴۲۴۲	جلال دلیر نژاد	میدان غدیر- حاشیه میدان
۱۰۰	گلپهاری جاوید چناران	۴۶۱۲۳۴۹۶	۴۶۲۲۷۵۵۲	محمدحسین غفوریان	کیلومتر ۵ جاده چناران- مشهد- ابتدای جاده سراسیاب
۱۰۱	گلرنگ ترابر (وابسته به گروه صنعتی گلرنگ)	۳۳۳۸۳۰۵۱ ۳۳۳۸۳۰۵۳	۳۳۳۸۳۰۵۲	حمیدرضا سبزرکار	پایانه بار مشهد- پشت معاینه فنی - غرفه B۳ شماره ۱۰۱
۱۰۲	گوهر زمین طوس	۳۳۹۲۴۰۴۵	۳۳۹۲۵۶۱۷	هادی مقدس مشهور	پایانه بار مشهد- سالن ۱- طبقه ۲- غرفه ۲۰۴
۱۰۳	مبین جاوید	۳۲۴۶۳۶۷۵	۳۲۴۶۴۱۷۵	محمدرضا جاوید	کیلومتر ۲۷ جاده چناران- سمت راست - حاشیه جاده
۱۰۴	متین سیر خراسان	۳۳۹۲۶۰۱۱	۳۳۹۲۵۹۹۹	مجید سالار حسن	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه ۲- غرفه A۱۲
۱۰۵	مدیران بار	۳۳۳۸۳۰۲۰-۴	۳۳۹۳۰۱۵۷	محسن سهرابی	انتهای پایانه بار مشهد- پشت معاینه فنی غرفه B۸
۱۰۶	مسرور بار امید	۳۳۹۲۱۲۱۷-۹	۳۳۹۲۰۴۴۷	اصغر آخوندی	پایانه بار مشهد- سالن ۱- طبقه ۱ - غرفه ۲۱۰
۱۰۷	مهید شباهنگ طوس	۳۳۹۲۶۵۲۵-۶	۳۳۹۲۶۵۲۷	سید فخرالدین همزه عراقی	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه ۲- غرفه A۱۹
۱۰۸	مهید طوس	۳۸۵۳۹۳۰۵-۷	۳۸۵۱۸۳۲۶	رضا پروین دشتیان	بین آخوند خراسانی ۲۰ و ۲۲ - ساختمان ۱۰۱۴ ط ۳
۱۰۹	مهساگستر طوس	۳۲۷۶۳۹۱۶	۳۲۷۶۳۹۱۶	سیدعلی اکبر حسینی	کیلومتر ۱۵ جاده میامی- شهرک صنعتی چرم شهر
۱۱۰	میثم ترابر طوس	۳۳۹۲۶۵۸۵-۶	۳۳۹۲۱۵۰۸	حسن میثمی خرازی	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه ۲- غرفه A۱۶
۱۱۱	میعادبار خراسان	۳۳۹۲۴۹۹۵-۸	۳۳۹۲۰۲۱۵	شاهین محمودی قره چه	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه ۲- غرفه A۹
۱۱۲	میلاد چناران	۴۶۱۲۰۰۶۵	۴۶۱۲۲۹۷۷	تکتم عبدی پور قاضی جهلی	چناران- جنب اداره بهزیستی
۱۱۳	میهن طوس ترابر	۳۳۹۲۷۵۷۵ ۳۳۹۲۷۶۷۶	۳۳۴۹۳۵۱۳	سیدرضا حسینی	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه ۱- غرفه ۲۰۲
۱۱۴	نور	۳۳۹۲۳۵۳۹ ۳۳۹۲۴۲۶۲	۳۳۹۲۱۳۰۲	احمد نور	پایانه بار مشهد- طبقه ۳- واحد ۳۰۸
۱۱۵	نیلراه طوس	۳۳۹۲۹۰۲۱ ۳۳۹۲۰۲۹۱	۳۳۹۲۰۱۰۶	علیرضا نیلی ثانی	پایانه بار مشهد- طبقه همکف- غرفه ۱۰۷
۱۱۶	نیک اختر خراسان	۳۳۹۲۱۳۱۵-۱۷	۳۳۹۲۶۶۷۳	محمود و کیلیان زند	پایانه بار مشهد- سالن ۱- طبقه ۲- غرفه ۲۰۸
۱۱۷	نیکوراه طوس	۳۳۹۲۵۷۸۰-۲	۳۳۹۲۵۷۸۳	علی مومنی	پایانه بار مشهد- سالن ۲- طبقه فوقانی- غرفه A۲۲
۱۱۸	یاسر ترابر طوس	۳۳۵۲۳۴۲۲ ۳۳۵۲۳۴۳۳	۳۳۵۲۳۳۷۶	بهزاد مصححی	شهر جدید ملک آباد- بعد از پلیس راه جنب هلال احمر
۱۱۹	یاور سیر بارثاوا (کالا- سوخت)	۳۳۸۲۳۰۹۰	۳۳۸۲۳۳۰۶	مجتبی نوری	شهرک عسکریه- احسان ۱- انتهای کوچه سمت راست- پلاک ۳۲
۱۲۰	یخچال ترابر نوین	۳۳۹۲۷۴۴۵-۹	۳۳۹۲۷۴۴۶	مرتضی مرشدی نوقایی	پایانه بار مشهد- غرفه ۲
۱۲۱	یکتا زمان	۳۳۴۴۷۴۰۰-۳ ۳۳۴۱۳۸۳۳	۳۳۴۴۷۴۰۴	خاتم فهیمه زمانیان یزدی	خیابان امام رضا- امام رضا ۷۶- نبش فارابی ۲۴- ساختمان ۸۵

انجمن صنفی کارفرمایان شرکت ها و موسسات حمل و نقل داخلی کالای
مشهد، فریمان، چناران، سرخس، کلات، سنگ بست، رباط سفید و دیزباد

۰۵۱۳۸۷۹۲۱۲۸-۳۰

شرکت حمل و نقل بین المللی بهار ترابریان

فوروارد در - کریر



- حمل و نقل جاده ای، ریلی و هوایی
- دارای دفاتر نمایندگی در تمام مرزهای ایران
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ و مرکب)
- دفتر نمایندگی در آسیای میانه، افغانستان، دبی و هندوستان
- مشاوره و انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل کالای صادراتی، وارداتی ترانزیت از مبادی ورودی ایران به آسیای میانه، افغانستان و عراق



مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره: مجتبی بهاروند
مشاور حقوقی و قضایی - پیگیری پرونده های حمل و نقل
رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی اتاق بازرگانی خراسان رضوی
نایب رئیس اول کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و
گمرک اتاق بازرگانی ایران



کارشناس رسمی دادگستری (امور حمل و نقل ترابری)
با دو دهه سابقه مدیریت حمل و نقل بین المللی
کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل
دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین الملل



دفتر مرکزی: مشهد / خیابان آبکوه / نبش آبکوه ۵

ساختمان سعد آباد / واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱۳۷۲۸۹۰۳۱ (خط ۵) **نمابر:** ۰۵۱۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰ / ۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷

info@btktransco.com

www.btktransco.com



« انجمن صنفی کارفرمایان شرکت های حمل و نقل بین المللی کالای مشهد مقدس »

آدرس: بزرگراه شهید کلاهدری / خیابان آفوری / آفوری ۸ / پلاک ۵۵

تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۹۱۱-۳۸۷۸۴۶۲۳-۳۸۷۸۴۳۱۰-۰۵۱

فکس: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۹۱۰