

# ترابرد

انجمن صنعتی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی

ویژه‌نامه  
روز ملی حمل و نقل

۱۴۰۱ آذر ۲۶



۲ مشکل عمده  
ترانزیت از مسیر  
ایران

باور کنیم؛ ترانزیت  
ارزآور است

ترانزیت فرصتی  
برای توسعه  
اقتصادی کشور

اهمیت ترانزیت  
در ایران



مشخصی است. اتفاقات رخ داده در ۲۶ آذر ۱۳۶۱ سبب شد تا جایگاه حمل و نقل در کشور ما شرایط ویژه و خاصی پیدا کند. در زمان جنگ ایران و عراق نزدیک به صد کشتی حامل کالا در بنادر جنوبی ایران منتظر تخلیه بار بودند و به دلیل بحران ناشی از اتمام کالاهای اساسی در کشور و همین طور تهدید دولت عراق، شاهد به وجود آمدن شرایط بحرانی خاصی در کشور بودیم. اگر کشتی ها به سرعت تخلیه نمی شدند ممکن بود که یک مشکل جدی در کشور به وجود بیاید. در همین روز بود که رهبر انقلاب در پیامی تاریخی از کامیون داران درخواست کرد تا به بنادر جنوبی بروند و در تخلیه سریع تر کشتی ها مشارکت کنند. به دنبال این فرمان شاهد بسیج عمومی کامیون داران در کشور بودیم و آن ها که نقش ویژه ای در صنعت حمل و نقل کشور داشتند، به بنادر جنوبی رفتند و به تخلیه بار کشتی ها کمک کردند.

در نتیجه این رویداد سراسر ایران شاهد فداکاری، ایثار و تلاش شبانه روزی کامیون داران کشور بود و به همین دلیل است که این روز در تاریخ کشور ما بسیار خاص است.

۱۵ سال پس از صادر شدن این فرمان، به پیشنهاد وزارت

راه و ترابری ۲۶ آذر به عنوان روز ملی حمل و نقل انتخاب

شد و هر ساله مردم با بزرگداشت این روز، جهاد و فداکاری

کامیون داران در سال ۱۳۶۱ را به یاد می آورند.

## چرا ۲۶ آذر روز حمل و نقل است؟



بی شک حمل و نقل، یکی از زیربناهای امروز اقتصاد در جامعه است که تاثیر مستقیمی بر فرایند توسعه اقتصادی دارد. با این حال طی سالیان متمادی حمل و نقل دستخوش تغییرات بسیار زیادی شده و شاهد به وجود آمدن وسایل حمل و نقل مختلفی هستیم. کشورها نیز تمام تلاش خود را کرده اند تا وسایل حمل و نقل را تغییر دهند و آن ها را به روز کنند. در کشور ما حمل و نقل یکی از موضوعات بسیار مهم است و به همین دلیل از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور روزی را به حمل و نقل اختصاص داده اند. در این مطلب قصد داریم درباره این روز صحبت و بیان کنیم که چرا ۲۶ آذر به عنوان روز حمل و نقل شناخته می شود.

### نام گذاری روز حمل و نقل در کشور

بر اساس اعلام شورای فرهنگ عمومی کشور، روز ۲۶ آذر در سال ۱۳۷۶ به عنوان روز حمل و نقل نام گذاری شد. در واقع پیشنهاد نام گذاری چنین روزی را وزارت راه و ترابری ارائه داد و هدف این وزارتخانه برای نام گذاری چنین روزی آگاه سازی جامعه از نقش و جایگاه حمل و نقل در اقتصاد ایران بود. روز ملی حمل و نقل هم مانند هر روز دیگری تاریخچه خاصی دارد و نام گذاری این روز به دلیل

## «ترانزیت فرمستی برای توسعه اقتصادی کشور»



سید قاسم حسینی عضو هیئت مدیره انجمن حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی

می دانیم منابع مختلف رشد اقتصادی شامل افزایش سرمایه پولی و نیروی انسانی و همچنین افزایش بهره‌وری عوامل تولید است (تولید محصول و تولید خدمات)؛ پس توسعه اقتصادی که یکی از وظایف مهم دولت است یعنی رشد همراه با افزایش ظرفیت های تولیدی اعم از ظرفیت های فیزیکی انسانی و اجتماعی و آگاهیم که توسعه امری فراگیر در جامعه است و همه جامعه از آن بهره خواهند برد. حال اگر مینا، رشد و توسعه اقتصادی کل جامعه باشد پس لازم است که تفکر عمومی جامعه از منافع سازمانی به سمت و سوی منافع ملی گرایش پیدا کند اما متأسفانه با تاملی در عملکرد دولت ها در سال های اخیر متوجه می شویم نگاه به منافع سازمانی به منافع ملی می چربد! اما دلیل آن چیست؟ دلیل آن نبود یک سیستم آموزش دیده و برنامه ریزی شده بر مبنای توسعه اقتصادی کشور است. سیستم دولتی ما با استخدام نیرو و آموزش یکسویه به آن فقط در جهت حفظ منافع آن سازمان باعث ایجاد: اول یک ذهنیت تک نگرشی، دوم تفکر و عملکرد جزیره ای، سوم تداخل و تعارض منافع با سایر سازمان های دولتی و چهارم نگاه پلیسی و مچ گیری به بخش خصوصی شده است. وقتی شما نگاهی این چنینی در بخش دولتی ایجاد می کنید و مدیر بخش دولتی صرفاً دنبال منافع سازمانی خودش است، از تلاش برای توسعه منافع ملی غافل می شود، اتفاقی که افتاده و نه تنها سازمان های مختلف دولتی در انجام وظایف محوله در کنار هم و هماهنگ با هم نیستند بلکه به دلیل ذهنیت تعارض منافع هر کدام به سمت سازمان خود تمایل دارند، پس نگاه، نگاه ملی نیست و منجر به ضعف کل سیستم برای افزایش بهره‌وری و توسعه می شود و اگر منجر به افزایش منافع ملی هم بشود چنان ناچیز است که محسوس و قابل قبول نیست. اما مزایای ترانزیت و عبور کالاهای سایر کشورها از کشور ما عبارت است از:

۱) اهمیت پیدا کردن کشور ما برای سایر کشورها به دلیل وابستگی به مسیر کشورمان

۲) ایجاد امنیت در مرزها و جلوگیری از قاچاق؛ وقتی ترانزیت در ایران هست شرکت های ترانزیت کننده نیاز به افرادی در مرزهای کشور دارند تا تشریفات گمرکی و نظارت بر خروج کالا و ناوگان حمل و نقل را فراهم کنند که این افراد از جوانان محلی و بومی ساکن در مرزها هستند پس با ایجاد اشتغال و فراهم کردن کار سالم، ساکنان مرزی که در گذشته به دلیل نبود شغل و درآمد به دنبال قاچاق کالاهای مرزی بودند، به اشتغال سالم می پردازند. پس پی بردیم که ترانزیت علاوه بر اهمیت پیدا کردن کشور برای سایر کشورها باعث درآمد ارزی و اشتغال و ایجاد امنیت در مرزها می شود. آیا همین مقدار برای اهمیت این صنعت کافی نیست که توجه بیشتری به آن شود؟

با نگاهی به آمار چند سال اخیر متوجه می شویم کشورهای همسایه و کمی آن طرف تر، چه نگاه ویژه ای به ترانزیت و راهگذرهای عبور کالا از کشورشان دارند و با هزینه و سرمایه گذاری و برنامه ریزی و حتی تحرکات و فعالیت های دیپلماتیک و سیاسی چگونه مسیر های ترانزیتی را به سمت و سوی خودشان می برند. اما ما چه کردیم؟ به رغم موقعیت خوبی که کشورمان دارد متأسفانه نه تنها موفق به استفاده بهینه از این مهم نشدیم بلکه در حال فرصت سوزی هستیم و هر روز شاهد قراردادهایی بین کشورهای دیگر برای یک راهگذر جدید هستیم که ایران در آن نقشی ندارد. ثروت مملکت صرفاً نفت و گاز و طلا و مس و... نیست ثروت مملکت کارآفرینان، مدیران و فعالان بخش خصوصی هستند که امروز در این شرایط سخت خودشان و بنگاه اقتصادی شان را سرپا نگه داشته اند و همزمان مالیات می دهند و باسنگ هایی که جلوی پایشان قرار دارد، دست و پنجه نرم می کنند. ترانزیت صادراتی تمام نشدنی است زیرا صادرات خدمات به سایر کشورهاست. در ترانزیت محصولی که صادر می شود، خدمات است. محصولی که مثل منابع نفت و گاز و سایر منابع تمام شدنی نیست و چنان چه بتوانیم با تعامل و انسجام ملی مسیر ایران را به عنوان بهترین و امن ترین و اقتصادی ترین مسیر ترانزیت معرفی کنیم، مسلماً به رشد و توسعه اقتصادی کشور کمک شایانی کرده ایم و امیدواریم در سایه همدلی در کنار بخش دولتی به این مهم دست پیدا کنیم.

## انجمن حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی در یک نگاه



پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، استقلال کشورهای آسیای میانه، باز شدن مرزهای شمالی استان خراسان و تمهیداتی که از طرف مقامات استان خراسان اندیشیده شد، مبادلات تجاری با کشورهای ترکمنستان - ازبکستان - تاجیکستان - قزاقستان و قرقیزستان از طریق استان خراسان آغاز شد. با توجه به نیازهای فراوان کشورهای تازه استقلال یافته و بکر بودن بازارهای جدید، فعالیت بازرگانان استان ناگهان به طور چشمگیری افزایش یافت.

استان خراسان با داشتن سه مرز مشترک با جغیران - لطف آباد و سرخس با کشور ترکمنستان و با توجه به آماده فعالیت بودن مرز دوغانرون در همجواری کشور افغانستان، از بهترین موقعیت برای جذب بازار کشورهای ذکر شده برخوردار بود و به همین دلیل تجار و بازرگانان ایرانی به منظور انجام مراودات بازرگانی خود به ناوگان ترابری برون مرزی نیاز پیدا کردند و به دنبال تقاضای فراهم شده در بازار، ضرورت فعالیت شرکت های حمل و نقل بین المللی در استان احساس شد. در ابتدا تعدادی از شرکت های حمل و نقل بین المللی با مرکزیت تهران به تاسیس دفتر

نماینده گی در استان مبادرت و فعالیت خود را آغاز کردند. مسئولان بخش دولتی در استان به منظور افزایش سطح اشتغال و استفاده از فضای ایجاد شده ضمن هماهنگی با وزارت راه و ترابری موجبات تاسیس شرکت های حمل و نقل بین المللی با مرکزیت مشهد را فراهم و از سال ۱۳۷۰ شرکت های حمل و نقل بین المللی در شهرستان مشهد فعالیت خود را آغاز کردند. به طوری که در بهمن ماه ۱۳۷۱ حدود ۱۰ شرکت حمل و نقل بین المللی در استان خراسان فعال بودند. افزایش شرکت ها در مشهد و پراکندگی امور و نیاز به ایجاد هماهنگی با دستگاه های بخش دولتی و استفاده از تجارب بخش خصوصی فعال در زمینه حمل و نقل بین المللی، مدیران شرکت ها و مسئولان سازمان حمل و نقل و پایانه های استان خراسان را برآن داشت تا برای حفظ منافع شرکت ها و یکسان سازی روش ها و قانونمند کردن فعالیت های موجود، به ایجاد تشکل صنفی اقدام کنند. براین اساس مقدمات امر فراهم و سرانجام در دی ماه ۱۳۷۳ انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان با مرکزیت مشهد با استناد به ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران به عنوان موسسه ای صنفی و ارشادی تحت پروانه شماره ۱۰۶ در مورخ ۷۳/۱۱/۲۵ در اداره کار و امور اجتماعی استان خراسان به ثبت رسید.





رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق  
ایران مطرح کرد:

## هدف ۵۰ میلیون تنی ترانزیت در برنامه هفتم توسعه

در حوزه حمل و نقل دو موضوع ترانزیت و اقتصاد دریا در اولویت قرار گرفته است و بر این اساس، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران به مهم ترین شاخص هایی که به تقویت هر دو موضوع کمک می کند، اشاره کرده و معتقد است ظرفیت ایران در هر دو زمینه قابل توجه است هر چند تاکنون از این توانمندی ها استفاده بهینه نشده است. علی حسینی، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران، دیده شدن مسیر ترانزیتی شمال-جنوب و برنامه ریزی برای بهره برداری درست و منطقی از این ظرفیت در برنامه هفتم توسعه را یکی از شاخص های تقویت ترانزیت در ایران برشمرد و خواستار باز شدن گره هایی شد که در مسیر فعال تر شدن این راهگذر، وجود دارد. به اعتقاد این عضو هیئت نمایندگان اتاق ایران، بالاتکلیف ماندن راه آهن رشت-آستارا، مسیر ریلی چابهار-زاهدان و شبکه ریلی بندر چابهار از جمله گره هایی است که مانع بهره داری کامل از مسیرهای ترانزیتی کشور شده است. درست است که راهگذر شمال-جنوب به بندر شهید رجایی در بندرعباس ختم می شود؛ اما بدون شک مسیر بندر چابهار نیز می تواند بازوی کمکی قابل توجهی برای این مسیر باشد. وی با اشاره به ضرورت توجه به مسیر ترانزیتی شرق-غرب که بدون استفاده باقی مانده، از پیگیری های اتاق ایران برای فعال شدن این مسیر مهم و حساس در کشور به منظور توسعه ترانزیت، در چارچوب برنامه هفتم توسعه خبر داد.

بر اساس اظهارات این فعال اقتصادی، در برنامه هفتم، ترانزیت ۴۰ تا ۵۰ میلیون تن کالا از کشور هدف گذاری شده، در حالی که با نگاهی به امکانات موجود کشور، هم اکنون تحقق ۲۰ میلیون تن امکان پذیر است. طبق آمار ارائه شده در سال ۱۳۹۹ حجم بار ترانزیت شده از ایران برابر با ۶ میلیون تن بوده و این رقم در سال ۱۴۰۰ به ۱۱ میلیون تن افزایش یافته است. حسینی خاطر نشان کرد: در صورتی که دولت، زمان و هزینه ترانزیت از ایران را با تجهیز بندر و هماهنگ سازی بین ادارات مختلف درگیر کار، کاهش دهد، امکان افزایش تناژ بار ترانزیتی از ایران نیز بیشتر خواهد شد. رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران در ادامه به موضوع اقتصاد دریا اشاره کرد که به باور او در این حوزه تا به امروز کار ویژه ای انجام نشده است.



بتواند روابط اقتصادی و سیاسی با سایر کشورها برقرار کند. اجرای کنوانسیون های بین المللی گونه ای دیگر از ابزارهای ایجاد امنیت برای کشور هستند.

### فرهنگی

در مناطق تردد تجار و مسافران، ارتباطات فرهنگی و فنی به وجود می آید و مسیر ترانزیت می تواند در این خصوص تحولات بدیعی را ایجاد کند که در واقع دستاورد همین رفت و آمدهاست، به طوری که جاده معروف ابریشم قرن ها دو کرانه خاوری و باختری دنیای تمدن کهن را از چین تا خاورمیانه به هم پیوند می داد و باعث ایجاد بسترهای گفت و گو، داد و ستدهای فرهنگی و هنری و مبادلات فکری و معنوی هم بود.

### سیاسی

عبور کالاهای ترانزیتی از داخل یک کشور نه تنها از لحاظ اقتصادی، ایجاد درآمد و اشتغال زایی حائز اهمیت است بلکه نشان از اعتبار سیاسی کشور در جوامع بین المللی و بازرگانی جهان دارد. ایران نیز با توجه به قرارگیری در نقطه مهمی از نظر ترانزیت دارای پتانسیل های زیادی در این زمینه است. امید است روزی مسئولان کشور به این سرمایه گران بها، به نحوی دیگر بنگرند و شاهد تحول این صنعت سرمایه ساز در کشور باشیم.

روادید برای رانندگان و مسافرین ترانزیتی؛ همچنین کسب درآمد ریالی و ارزی ناشی از خدمات بیمه ای، فورواردری، کربری، تخلیه و بارگیری و انبارداری.

### اشتغال زایی و ایجاد بازار کار

با توجه به بررسی های متعدد در صنعت ترانزیت، با عبور کالا از خاک ایران امکان ایجاد شغل های بسیاری با هزینه اندک به وجود می آید، به طوری که طبق بررسی ها به ازای عبور هر میلیون تن کالا از خاک ایران حدود ۲۰ هزار شغل ایجاد خواهد شد. لذا تقویت ترانزیت نه تنها منافع اقتصادی کلانی دارد، بلکه از نظر اشتغال زایی نیز کشور را در وضعیت خوبی قرار خواهد داد. وقتی کالا با کامیون وارد کشور ما می شود به یک سری خدمات جانبی در طول مسیر مانند تعمیرگاه ها، استراحتگاه ها، هتل ها، مکان های تفریحی، فروشگاه ها، رستوران ها و... نیاز دارد که همین ها باعث اشتغال زایی می شود.

### امنیتی

ترانزیت کالا علاوه بر دستاوردهای اقتصادی فراوانی که دارد، امنیت کشورهای منطقه را نیز به هم گره می زند و باعث افزایش ضربه امنیتی کشور می شود. بدون شک علت اصلی افزایش میزان ترانزیت، اتخاذ تصمیمات سیاست تنش زدایی است و کشوری در ترانزیت موفق خواهد بود که

# اهمیت ترانزیت در ایران

ترانزیت کالا بر اقتصاد، اشتغال، امنیت، فرهنگ، سیاست و... چه تاثیری می تواند داشته باشد؟

اصولاً هر کشوری با توجه به شرایط و مقتضیات خود برای تهیه منابع درآمدزا اقداماتی را انجام می دهد. اما ایران به دلیل وابستگی شدید اقتصادی به درآمد حاصل از فروش نفت، آن طور که باید و شاید به دنبال منبع درآمد دیگری نبوده است. با این حال با توجه به موقعیت جغرافیایی فوق العاده و خدادادی ایران، ترانزیت یکی از فعالیت هایی است که می تواند بسیار درآمدزا باشد و تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم زیادی بر اقتصاد ایران بگذارد و در دولت سیزدهم به این موضوع توجه جدی شده است. در ادامه به دلایل اهمیت ترانزیت در ابعاد مختلف اقتصادی، اشتغال، امنیتی، فرهنگی، سیاسی و... اشاره کرده ایم.

### اقتصادی

ترانزیت را می توان یکی از منابع ارزآور در هر کشوری دانست که با توجه به ظرفیت موجود و جایگاه استراتژیک و موقعیت ایران، باید جایگاه و سهم مناسبی در اقتصاد ایران داشته باشد. منافع مالی حاصل از ترانزیت خارجی می تواند به صورت مستقیم و غیرمستقیم درآمدهایی را نصیب کشور کند: کسب درآمد ارزی قابل توجه از طریق رفت و آمد وسایط نقلیه و حمل بار و مسافر توسط سازمان ها و موسسات ذی مدخل مانند سازمان بنادر، راه آهن، هواپیمایی و ناوگان جاده ای کشور؛ کسب درآمد ارزی ناشی از دریافت هزینه های تن کیلومتر، سند یا برگ دوزبلاغ، تفاوت نرخ سوخت و صدور

**Azar Kian Toos**  
int'l transportation company

**شرکت نمونه سال ۱۴۰۱**

حمل و نقل بین المللی آذر کین طوس با ۳ دهه تجربه علمی و عملیاتی در شیوه های مختلف حمل و نقل بین المللی دارای دفاتر فعال در بندرعباس و کشور امارات و ترکمنستان

از خط آسمان تا خط دریا تاخیم

www.azarkiantoos.com  
Azarkian\_toos@yahoo.com  
+98 513 842 9280  
+98 915 115 7463

**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
آرشام ترابرتوس (سهامی خاص)

**کریر | فورواردر**  
Carrier | Forwarder

« شرکت نمونه سال ۱۴۰۱ »

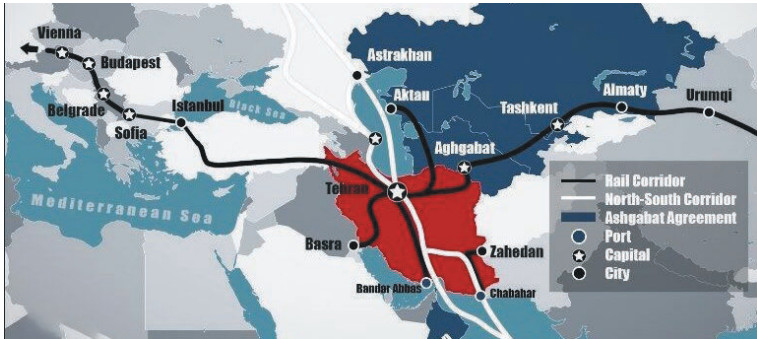
- حمل کالاهای ترانزیتی - صادرات و واردات (ریلی - جاده ای)
- دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- فعال در ترانزیت کالا به افغانستان، ترکمنستان و آسیای میانه

مشهد | میدان شریعتی | مجتمع زیست خاور | طبقه ۸ | واحد ۸۱۳  
۰۵۱۳۸۱۳۸۱۴۴۵-۴۷ | ۰۹۸۹۱۵۳۲۸۰۴۰۷  
Arshamtarabar@yahoo.com









## ۲ مشکل عمده ترانزیت از مسیر ایران

از ایران، هزینه های عبور از مسیر ایران است که بسیار گزاف بوده و زمان حمل از مسیر ایران به خصوص از طریق راه آهن بسیار زیاد است. وی با تاکید بر این که با وجود این، کشورهای ذی نفع مجبور به استفاده از مسیر ایران هستند، ادامه داد: موقعیت جغرافیایی کشورمان یکی از دلایلی است که موجب شده مسیر کشورمان همچنان از نظر عبور کالاهای ترانزیتی فعال باشد. این کارشناس تاکید کرد: ظرفیت عبور کالاهای ترانزیتی از مسیر کشورمان در سال بین ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن برآورد می شود که در صورت تحقق آن درآمد قابل توجهی برای این فعالیت حمل و نقلی پیش بینی می شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان هم در ۱۶ آبان از آغاز فعالیت های بندری مشترک ایران و قزاقستان در بندر شهید رجایی و اجرای آزمایشی ترانزیت دریایی-ریلی بین دو کشور تا شروع سال نو میلادی خبر داد و گفت: فعالیت های سرمایه ای مشترک به منظور توسعه ترانزیت با سرمایه گذاری خارجی، یکی از مواردی است که در دستور کار قرار دارد و یکی از موضوعات بسیار مهم برای کشورهای حوزه CIS استفاده از ریل است تا بتوانند کالا را از شمال به جنوب ایران منتقل کنند و از آن جا به کشورهای جنوبی صادرات داشته باشند.

ظرفیت عبور کالاهای ترانزیتی از مسیر کشورمان در سال بین ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن برآورد می شود که در صورت تحقق آن، درآمد قابل توجهی برای این فعالیت حمل و نقلی پیش بینی می شود. در حالی که یک ماه پیش حسین عباس نژاد مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از آغاز فعالیت های بندری مشترک ایران و قزاقستان در بندر شهید رجایی با اجرای آزمایشی ترانزیت دریایی-ریلی بین دو کشور تا شروع سال نو میلادی خبر داده بود اما یک کارشناس حوزه بنادر عمده ترین مشکل ترانزیت از مسیر کشورمان را هزینه و زمان زیاد عبور کالا می داند.

این کارشناس حمل و نقل دریایی در شبکه های اجتماعی تاکید کرد: سازمان های متولی حمل و نقل کشور و ترانزیت چه بخواهند و چه نخواهند، سال هاست که کالاهای ترانزیتی مسیر هند به کشورهای آسیای میانه با حجمی بین ۳ تا ۴ میلیون تن از ایران می گذرد و نیازی هم به تبلیغ و بازاریابی نیست. وی افزود: اما روابط اقتصادی ایران با کشورهای حوزه دریایی خزر ایجاب می کند هرچند وقت یک بار تلنگری به محمولات ترانزیتی از مسیر ایران زده شود. این کارشناس حوزه بنادر اظهار کرد: عمده ترین مشکل ترانزیت کالا

## تکمیل زیرساخت ها؛ راه سرعت بخشیدن به ترخیص کالای ترانزیتی



جواد جعفری ناظر گمرکات  
استان خراسان رضوی

طرف گمرک کشور مقابل در خصوص پذیرش تعداد کامیون، طولانی شدن دریافت روادید برای رانندگان ترانزیتی، تناسب نداشتن امکانات گمرکات کشورهای مقابل برای کنترل کالاهای ترانزیتی با امکانات گمرکات مرزی جمهوری اسلامی، واجد شرایط نبودن برخی کامیون ها برای خروج از کشور که منجر به توقف کامیون در مرز هنگام جابه جایی کالا و انتقال به وسیله حمل دیگر می شود.

### چه برنامه هایی در آینده برای کاهش زمان توقف در گمرک دارید؟

گمرکات استان همواره باتشکیل جلسات متعدد با دست اندرکاران حوزه حمل و نقل و ترانزیت و برگزاری جلسات ملاقات با روسای گمرکات مرزی کشور مقابل (افغانستان و ترکمنستان) سعی در تسهیل خروج کالای ترانزیتی و کاهش زمان توقف کالا در مرز داشته است که این موضوع تداوم داشته و تاکنون نتایج مطلوبی نیز در این خصوص حاصل شده است. تجهیز گمرکات مرزی به دستگاه های پیشرفته کنترلی از جمله ایکس ری کامیونی و در مرز سرخس باتوجه به اتصال گمرک سرخس به گمرک منطقه ویژه اقتصادی سرخس یکسان سازی کد گمرکی برای تسهیل و تسریع در تشریفات گمرکی در دستور کار است و در مرز افغانستان نیز پیگیری راه اندازی گمرک شمتیغ خواف به منظور حمل ریلی کالاهای پس از آماده سازی و ایجاد بسترهای لازم و هماهنگی سازمان های همجوار خدمت دهنده عملیاتی خواهد شد که این موضوع نیز به کاهش توقف کالا در مرز خروجی دوغانرون کمک شایانی می کند و بخش قابل توجهی از کالاهای ترانزیتی به وسیله حمل ریلی و توسط راه آهن از طریق مرز مذکور جابه جا خواهد شد.

سالیان متمادی است که شرکت های حمل و نقل و رانندگان از افزایش زمان انتظار در گمرک و همچنین بهبود نیافتن شرایط طی سال های گذشته و قوانین محدود کننده ترانزیت توسط گمرک گلایه دارند. به همین منظور جعفری مدیرکل گمرک مشهد و ناظر گمرکات استان خراسان رضوی در گفت و گو با ما علت تاخیر را توضیح داد و برنامه های آتی این سازمان را تشریح کرد:

### قوانین محدود کننده گمرک برای ترانزیت و راه حل آن چیست؟

قوانین گمرک درخصوص ترانزیت شفاف و صریح است و موضوع محدودیت در ترانزیت گاهی شامل شرکت های حمل و نقلی می شود که مرتکب تخلف یا قاچاق کالای ترانزیتی می شوند و قوانینی نیز وجود دارد که ترانزیت برخی کالاها از جمله کالاهای ممنوعه شرعی و قانونی را ممنوع اعلام کرده است مانند مشروبات الکلی و یا اسلحه و مهمات؛ ضمناً با عنایت به تعدد سازمان های دخیل در امر ترانزیت و وجود قوانین و مقررات متعدد در این حوزه گاهی مشکلاتی در اجرا برای شرکت های حمل و نقل که کالا را ترانزیت می کنند از نظر هماهنگی به وجود می آید که موضوع در کمیته های تخصصی مطرح و حل و فصل می شود. از جمله کمیته هماهنگی های مرزی که در مبادی ورودی و خروجی کشور برگزار و شورای سامان دهی مبادی مرزی که در مرکز استان تشکیل می شود.

چرا زمان خواب بار در گمرک کاهش پیدا نکرده است؟ علت تاخیر چیست؟ خواب کامیون های ترانزیتی در مرزها دلایل مختلفی دارد از جمله اعمال محدودیت از

شرکت حمل و نقل بین المللی واگن بار

**WAGON BAR**

Forwarding Services Company  
Expedition Services

Whether You Ship It,  
Rail It,  
Road It,  
WE DO IT !

Kindly contact our team for more details:  
Info@wagonbar.com

Head Office, Mashhad, Iran - Tel.: +98 51 37664051-6 - Fax: +98 51 37664084

Scan QR code

فرنود ترابر  
شرکت حمل و نقل بین المللی

FARNOOD TARABAR  
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

شرکت نمونه سال ۱۴۰۱

حمل زمینی ریلی دریایی مشتقات نفتی

حمل کالای ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه  
افغانستان پاکستان آذربایجان ارمنستان عراق  
بهترین ها استراحت نمی کنند

Email : farnoodtarabar2014@gmail.com

مشهد: خیابان امام خمینی، نبش اداره تجاری مرمز طبقه ۱۵ واحد ۱۳  
تلفن: ۰۵۱-۲۸۵۸۹۲۰۹۲-۰۵۱-۲۸۵۸۹۲۰۹۲-۰۵۱-۲۸۵۸۹۲۱۳۲۱ فاکس: ۰۵۱-۲۸۵۸۹۲۱۳۲۱

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی

**مهد ترابر**

متخصص در کلیه امور حمل و نقل صادراتی و داخلی گاز L.P.G و فرآورده های نفتی

\* حمل گاز L.P.G به کشورهای افغانستان، پاکستان، ارمنستان  
\* حمل فرآورده های نفتی صادراتی از کلیه نقاط ایران به کشورهای افغانستان  
\* سایت اختصاصی ذخیره سازی چهارمواد و گاز L.P.G به ظرفیت ۷ هزار تن در سرخس  
\* سایت اختصاصی ذخیره سازی چهارمواد و گاز L.P.G در ماهرود  
\* سایت تخلیه و بارگیری چهارمواد در ایستگاه شهید مطهری

خضایی

آدرس: خراسان رضوی - مشهد - رضوی ۲۲ - پلاک ۷  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۹۶۳۲۴-۵ فکس: ۰۵۱-۳۸۷۹۵۳۲۶  
موبایل: ۰۹۱۵۳۱۳۰۰۴۸-۰۹۱۵۷۶۵۴۴۹۱-۰۹۱۵۷۶۵۴۴۹۱ ایمیل: habib\_khazrae@yahoo.com

## احیادیرخانه مشترک انجمن های هشت گانه



دومین نشست مشترک انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی سراسر کشور پس از پنج سال به میزبانی انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی در تاریخ ۱۳ آذر ۱۴۰۱ و در محل این انجمن برگزار شد.

در این نشست که دبیر کل انجمن کشتیرانی کشور، یکی از اعضای هیئت مدیره انجمن ایران، روسا و دبیران انجمن های استان های شمال غرب، آذربایجان غربی، اردبیل، گلستان، سیستان و بلوچستان و اعضای هیئت مدیره انجمن خراسان رضوی حضور داشتند، موضوعات احیا دیرخانه مشترک انجمن های صنفی حمل و نقل بین المللی استان ها برای پیگیری مطالبات مشترک ملی و همچنین تغییر مفاد آیین نامه طرح تضمینی بیمه مطرح گردید و شرکت کنندگان پیشنهادات و نظرات خود را ارائه کردند.

در ابتدای این نشست «احمد زمانیان» رییس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی ضمن خوشامدگویی به حاضران اظهار کرد: در آذر ماه سال ۱۳۹۶، جلسه مشابهی با حضور نمایندگان انجمن های استان ها برگزار کردیم. هدف آن جلسه انجام اقداماتی در راستای منافع اعضا بود و بیانیه ای نیز در خصوص تصمیمات جلسه مذکور تنظیم گردید و قرار شد تا به صورت فصلی این جلسات برگزار شود و دبیرخانه مشترکی نیز این موضوع را پیگیری کند.

زمانیان افزود: متأسفانه پس از یکی دو ماه به دلیل مسائلی که در انجمن ایران رخ داد مفاد این بیانیه به محاق فراموشی سپرده شد و ناگزیر بار دیگر هر شکل استانی به تنهایی مشکلات خود را پیگیری کرد. وی تأکید کرد: با توجه به انتخابات دوره جدید انجمن ایران و انتخاب اعضای آن تصمیم گرفته شد تا بار دیگر با برگزاری نشستی با حضور نمایندگان انجمن های استان ها و همچنین دبیر انجمن کشتیرانی کشور در خصوص مسائلی که نیاز به اجماع است، بیانیه ای تنظیم و تهیه شود و خط مشی دبیرخانه تعیین گردد. رییس انجمن خراسان رضوی در ادامه با اشاره به اینکه از کانون انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل به دلایلی استقبال نشده است، افزود: امیدواریم با حضور ۸ تشکل از سراسر کشور برای پیگیری مسائل مشترک ملی، دبیرخانه مشترکی

تشکیل تا از تشتت نظرات ها جلوگیری شده و به نوعی این دبیرخانه احیا گردد. وی با بیان اینکه هیچ یک از مفاد بیانیه قبل تحقق نیافته است، پیشنهاداتی برای افزودن به این بیانیه و تنظیم و تهیه بیانیه جدید، ارائه کرد و اظهار داشت: ضروری است که نشست های دوره ای انجمن های کشور هر ۳ ماه یک بار به میزبانی یکی از استان ها تشکیل شود.

زمانیان در خصوص آیین نامه ۸۶ و ۸۹ طرح تضمینی بیمه، گفت: اگر قرار است این آیین نامه تغییر یابد باید حتما نظرات تشکلهای در آن لحاظ گردد. پیشنهاد می دهیم که نامه مشترکی از طریق دبیرخانه با امضای تشکلهای برای بیمه مرکزی ارسال شود و تقاضاهایی که در اینجا به بحث و تبادل نظر گذاشته خواهد شد، مطرح گردد.

وی تأکید کرد: در مجموع مفادی که در چارچوب این بیانیه گنجانده می شود و به امضای حاضران خواهد رسید به عنوان یک میثاق نامه تلقی گشته و انجمن ها علی رغم تمام تغییراتی که امکان دارد در هیئت مدیره آنها رخ دهد، باید پای آن بایستند و آن را ملاک قرار دهند.

رییس هیئت مدیره انجمن خراسان رضوی تصریح کرد: انجمن ها هر قدر منسجم تر باشند مدیران دولتی نخواهند توانست از آب گل آلود ماهی بگیرند! وی اعلام آمادگی کرد تا انجمن خراسان اقدامات جانبی در این خصوص را پیگیری کند.

همچنین در این نشست، انجمن های صنفی حمل و نقل بین المللی سراسر کشور و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گرد هم آمده و در پایان نشست یک روزه خود در مشهد مقدس بر ضرورت توجه به محور های مدیریتی و اجرایی ذیل تأکید داشته و بر توجه و لزوم حل آنها تأکید ورزیدند:

۱. همبستگی و اتحاد صنفی در راه اعتلای صنعت حمل و نقل بین المللی و ترانزیت کشور

۲. تلاش در جهت تامین و استیفای حقوق جمعی و فردی اعضا با تأکید بر حفظ و رعایت ارزشهای معنوی و اخلاق تجاری و پیشگیری از تخلفات و قانون گریزی

۳. الزام اعضا به رعایت قوانین و مقررات حرفه ای با مشتریان و جلوگیری از رقابت های ناسالم

۴. ارتقاء کیفی و کمی سطح خدمات و ارائه سرویس های مطمئن، مناسب و ایمن

۵. تعامل و همکاری مستمر فی مابین انجمن های موصوف و هم چنین همکاری با سایر تشکلهای صنفی در حوزه حمل و نقل در داخل و سایر کشور ها در جهت ارتقاء حقوق و منافع اعضا

۶. توجه به امر آموزش برای فعالان و مدیران حمل و نقل بین المللی کشور و اطلاع از آنچه در دنیای امروز می گذرد امری واجب و اجتناب ناپذیر بوده و باید در دستور کار همه انجمن ها قرار گیرد.

۷. محل دبیر خانه مشترک بطور مستقل در انجمن ایران و بمسئولیت دبیری آقای عددیان خواهد بود.

۸. موافقت شد جلسات نشست انجمن ها بصورت هر سه ماه یکبار برگزار گردد.

۹. دبیر خانه موضوعات منعکس شده از سوی اعضا را پیگیری و موظف است نتیجه را با اطلاع اعضا برساند.

۱۰. تشکیل گروه مجازی جهت انعکاس نظرات و پیشنهادات

در پایان ضمن اعلام هبستگی صنفی و حرفه ای، امضاء کنندگان این بیانیه، ابراز امیدواری کردند همه ارکان مدیریتی و تصمیم گیری کشور به نقش انجمن های صنفی و تشکلهای مردمی اقتصاد، ایمان بیاورند، لذا آمادگی خود را برای ارتقاء صنعت حمل و نقل عزیز اعلام داشتند.

## رفع مناقشه؛ داوری، تسکین یا درمان



مهندس احمد فامیلی نیا

کارشناس رسمی

دادگستری و عضو کمیته

داوری انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل

بین المللی خراسان رضوی

تعدد گمرکات مرزی و مبادلات تجاری با کشورهای همسایه به عنوان موتور محرک توسعه حمل و نقل بین المللی استان خراسان سبب طرح دعاوی متنوعی له و علیه شرکت های فعال در این حوزه می شود که به مرور زمان، تعدد و تنوع موضوعی آن ها نیز رو به تزاید نهاده است، به طوری که اینک در این زمینه، دعاوی مطرح و به آن رسیدگی می شود که در نوع خود به لحاظ موضوع خواسته و مضامین لوابح دفاعیه، اطلاق بی بدیل بودن، بیهوده به نظر نمی رسد. کمیته داوری انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان که مقارن با همین پیشینه تشکیل شد و مبادرت به حل و فصل دعاوی از این دست کرد، طی این مدت بارها در شیوه نامه داوری و آیین نامه خود حسب موارد مطرح شده تجدیدنظر و بازنگری کرده است به طوری که هیئت مدیره وقت در سال ۱۳۹۵، آخرین ویرایش آیین نامه داوری را که همچنان نیز ملاک رسیدگی هاست شامل قلمرو و محدوده داوری، موافقت نامه و درخواست داوری، نحوه تبادل لوابح، ابلاغ اوراق و خطاریه ها و... را تبیین و تصویب کرد که در حد الزامات است و به یقین کافی نیست به طوری که ضرورت بازنگری مجدد آیین نامه را با توجه به شرایط جدید، اجتناب ناپذیر می کند.

هرچند در نگاه نخستین، وجود محاکم تخصصی برای رسیدگی به دعاوی حمل و نقل با توجه به پیچیدگی و تخصصی بودن موضوعات از آمال و خواسته های جامعه حمل و نقل استان بوده است، اما نمی توان برخی ملاحظات نظیر نبود امکان تشکیل محاکم تخصصی برای هر صنف و حرفه را بنا بر مضایق از نظر دور داشت. وجود کمیته داوری تخصصی در انجمن صنفی و قدمت چند ده ساله کارکرد موفق این کمیته که همواره مورد توجه مدیران اداره کل راهداری استان و جامعه حمل و نقلی عضو و غیرعضو از اقصی نقاط کشور بوده است و همچنین حضور اکثریت کارشناسان رسمی دادگستری حمل و نقل استان در ترکیب هیئت داوران این کمیته، می تواند منشأ این رویکرد باشد که با نظر مثبت دستگاه قضا، پرونده های با موضوع حمل و نقل در محاکم استان، حسب توصیه شعبه رسیدگی کننده برای رسیدگی تخصصی، طرفین دعوی را تشویق و ترغیب به مسیر داوری کنند و موضوع به کمیته داوری انجمن صنفی احاله شود تا بدین ترتیب و با مزایایی که قانون گذار در فصل هفتم قانون آیین دادرسی مدنی برای داوری در قیاس با محاکم به ار مغان آورده است شامل انتخاب داور توسط طرفین، محل رسیدگی پرونده در خارج از محاکم، سرعت و آسانی در رسیدگی، کمتر بودن هزینه های داوری، انعطاف در اوقات رسیدگی و اجرای سریع رأی داور و... بخش عمده ای از نگرانی های صنف که در زمره صفات ذاتی حمل و نقل است، کاهش یابد.

دستیابی به خواسته های صنفی و ملی، بی صبرانه منتظر پیشنهادها و نظرات سازنده و شایسته شما مخاطبان گرامی و متخصصان حمل و نقل هستیم. در ضمن شما می توانید ما را در شبکه اجتماعی تلگرام با آدرس t.me/itcakh دنبال کنید.

حمل و نقل بین المللی ایجاب می کند تا متولیان این صنف بیش از پیش تقویت و حمایت شوند. انتشار دوماهنامه «ترابرد» به صورت مجازی در دو سال اخیر یکی از روش های خلاقانه انعکاس نظرات و دیدگاه های صنفی حرفه ای است. ضمن ابراز امیدواری برای تقویت و توفیق این نشریه در

## ترابرد ده ساله شد

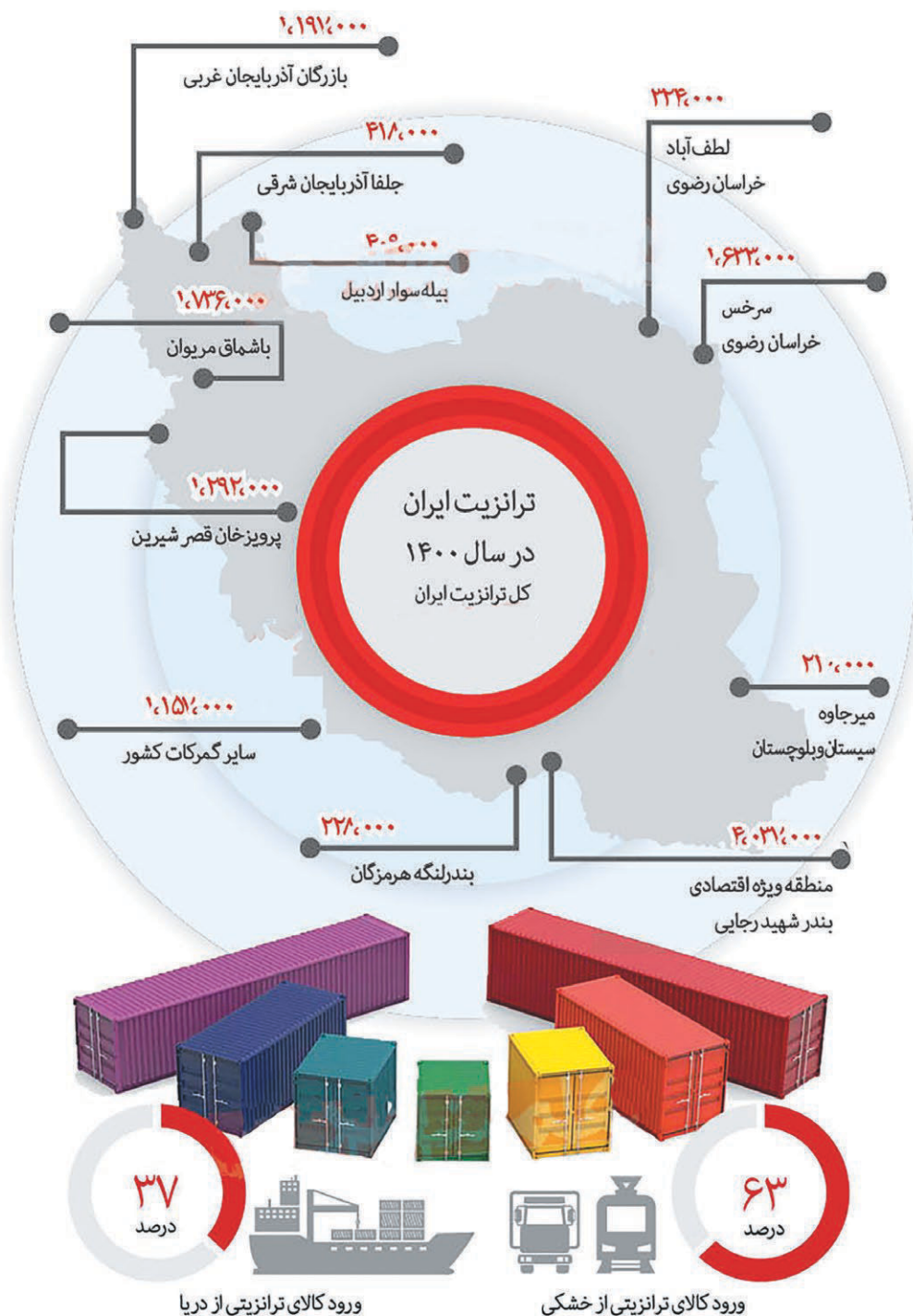
خوشحالیم که امسال پنجمین سالگرد نشریه ترابرد را همزمان با ۲۶ آذر ماه، روز ملی حمل و نقل به همه فعالان حوزه حمل و نقل تبریک عرض می کنیم.

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی سرشار از ظرفیت های ارتباطی و اجرایی است. نقش بی بدیل



## نقشه ترانزیت زمینی

براساس آمارهای رسمی، در سال گذشته ۳۷ درصد از کالای ترانزیتی از دریا و ۶۳ درصد از مسیر خشکی وارد ایران شده است که از مجموع ترانزیت زمینی حدود ۲۴ درصد از مرز عراق، ۱۵/۵ درصد از مرز کشورهای آسیای میانه، ۱۶ درصد از سمت اروپا و ۷/۵ درصد دیگر از سایر مبادی رسمی، وارد کشور شده است. همچنین براساس آمار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، از مجموع ترانزیت عبوری ایران در سال گذشته، ۹ میلیون و ۴۳۶ هزار تن مربوط به ترانزیت جاده‌ای بوده و به طور میانگین، ماهانه ۳۳ هزار و ۶۵۰ کامیون ترانزیتی در ایران تردد کرده است. آمارها نشان می‌دهد تردد کامیون‌های ترانزیتی از مرزهای جاده‌ای کشور طی سال گذشته نسبت به سال ۹۹ بالغ بر ۹۸ درصد افزایش یافته است و فقط طی اسفندماه سال گذشته ۴۳ هزار دستگاه کامیون حامل کالای ترانزیتی در ایران تردد کرده که یک حدنصاب جدید محسوب می‌شود. در این میان ترانزیت بار ریلی از مسیر ایران نیز به بالاترین رقم در ۱۵ سال گذشته رسیده و ۲ میلیارد و ۵۸۴ میلیون تن/کیلومتر بار ترانزیتی از مسیرهای راه‌آهن کشور منتقل شده است.





انجمن صنفی حمل و نقل بین المللی  
استان خراسان رضوی

گرامیداشت ۲۶ آذرماه

# روز ملی حمل و نقل

را بر تمامی فعالان حوزه حمل و نقل بین المللی  
تبریک عرض میکنیم

آذرماه ۱۴۰۱

آدرس: مشهد، میدان نوازینون، بزرگراه شهید کلاشری خیابان الوری، بین انوری ۳ و ۴، پلاک ۲۲۲  
تلفن: ۵۱۳۸۷۹۵۳۳۵ - شماره: ۵۱۳۸۷۹۵۳۳۸  
سایت: www.itca-kh.com - پست الکترونیک: info@itca-kh.com