

یادداشت وارده

نکات ایمنی آیین نامه ۲۸۰ را

جدی بگیرد
مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن در حال بازنگری و ویرایش سوم آیین نامه ۲۸۰ است. این آیین نامه که باید به عنوان مقررات الزامی در برابر زلزله در ساخت و سازها رعایت شود هر سال یک بار مورد ارزیابی و تجدیدنظر قرار می گیرد.

کلیات

این نامه طرحی ساختمانها در برابر زلزله (استاندارد ۲۸۰۰) به عنوان مقررات الزامی برای تأمین ایمنی ساختمانها در برابر زلزله بوده و صورت ادواری توسط کمیته دائمی تدوین در مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن مورد اصلاح و بازنگری قرار می گیرد. در حال حاضر نیز ویرایش سوم آن در دست تدوین است که مراحل تهیه تصویب را می گذراند. البته چنین به نظر می رسد که ویرایش سوم صرفاً اصلاحاتی نسبت به ویرایش قبلی صورت گرفته و بازنگری کلی در ویرایش چهارم انجام خواهد شد. در عین حال برخلاف روال گذشته، نظرخواهی عمومی برای ویرایش سوم قبل از تصویب نهایی آن صورت نمی گیرد.

۲- بررسی یک شکل اساسی به پیش نویس نهایی آیین نامه جدید

در حال حاضر اغلب سازه های مقاوم در برابر زلزله به گونه ای طراحی می شوند که علاوه بر حفظ مقاومت، انرژی وارده به سازه ناشی از زلزله نیز، توسط انکارهایی جذب و اتلاف شود. این قابلیت شکل پذیری نامیده می شود و سازه ها با توجه به نحوه طراحی و فرسایش به عمل آمده، در سه دسته با شکل پذیری زیاد، متوسط و یا کم تقسیم بندی می شوند. طبق سازه های با شکل پذیری زیاد عملکرد بهتری در برابر بارهای لرزه ای دارند. انواع سازه های رایج اعم از بتن مسلح و یا فولادی از جمله سیستم های سازه ای انواع همبندی، دیواری و پی قابلهی خمشی (که دارای تنجین خاصیت خمشی هستند که مورد نیاز تشکیل دهد) در این زمینه از حساسیت هستند که در صورت بروز جزییات طراحی شده در یکی از زده های شکل پذیری قرار می گیرند.

۲۱۲- اشکال وارده به آیین نامه:

به کارگیری قابهای بتنی (یا فولادی) با شکل پذیری متوسط در مناطق با لرزه خیزی زیاد (با توجه به فرسایش صورت گرفته در زمان طراحی قابهای بتنی با شکل پذیری متوسط و از طرفی عملکرد نور در هنگام بروز زلزله های شدید، قبضه نمی توان انتظار عملکرد مناسب از این نوع سیستم ها را در برابر زلزله های شدید داشت این در حالی است که در پیش نویس ویرایش سوم آیین نامه لرزه ای (۲۸۰۰) اجزای به کارگیری این سیستم در مناطق با لرزه خیزی زیاد در دسترس است. این موضوع یک نقطه ضعف جدی است که بررسی نویس آیین نامه باید به آن توجه شود. همچنین در ارتفاع مجاز برای این سیستم در نظر گرفته شده که بسیاری از ساختمانهای متعارف برای این سیستم در نظر گرفته شده که لزوم تغییر آن در آیین نامه است.

۲۱۳- حذف سقف در عملکرد این نوع سیستم

به طور کلی سازه های که در معرض زلزله های شدید قرار می گیرند، اولاً، می بایستی توانایی حصول به ظرفیت نهایی را در اثر جزا داشته باشند، ثانیاً به منظور اتلاف انرژی در اثر زلزله، باید جزییات و مشخصات خاصی در اجزا، تشکیل دهند. شایسته پیش بینی شود، به دلیل دیگر، مقاومت عناصر سازه می بایستی پس از رسیدن به حدانک مقاومت، استحکام و پایداری خود را در هر حالت و در هر گشتک خاصی از آن حفظ کرده و یا در برابر امکان از گسیختگیهای موضعی و ناگهانی جلوگیری کنند. این در حالی است که قابهای با شکل پذیری متوسط و دلیلی فرسایش و جزییات ناگهانی فایده چندینی ویژگی هستند. البته این موضوع در برابر سازه های که قابهای مورد نظر به تنهایی در برابر بارهای زلزله عمل می کنند و سیستم مرتب به کار نباشند، موضوع قبوق الذکر که در خصوص در نواحی نزدیک به گسلهای منشأ زلزله که اکثر تبعات ناشی از زلزله متفاوت و پخش در دست است، بیشتر به چشم می خورد. به عنوان مثال، در این نوع آیین نامه، سقف در مناطق با لرزه خیزی زیاد در نظر گرفته شده و یا در موارد خاص به کارگیری آن را به سازه های با تعداد طبقه ملکی کم محدود کرد. (مضامین پیوسته)

۲۱۴- حذف سازه های سایر کشورها در این رابطه:

آیین نامه ۲۸۰۰ زلزله ایران از نظر ساختاری و منطق حاکم بر دارا اشکال ترکیبی از آیین نامه های مانند ASCE و IBC، آمریکا است. این آیین نامه ها از ابتدای عمری قابهای بتن مسلح کلبندی توسط در این آیین نامه طرحی سازه ها، هیچگاه استفاده از آنها در مناطق با لرزه خیزی زیاد مجاز نباشد. این در هر کشور لرزه خیزی شدید شرایط خاص دارد و باید مطابق نیاز آنان انتظار داشته باشیم که سازه های این نامه با تعداد طبقه ملکی اندک و مشخصات متفاوت مورد نظر اکثر، در آیین نامه ای مشخص ساختار مشابهی دارند.

۲۱۵- آیا در صورت اعمال محدودیت برای این سیستم، جایگزین مناسبی وجود دارد؟

ساختار سیستم های سازه ای مختلفی وجود دارند که بر مبنای شرایط لرزه خیزی منطقه قابل استفاده هستند. البته در زمینه طراحی سازه های سیستم ها نیازمند جزئیات خاصی هستند که با صرف کفایت و وقت و زمان بیشتر در مجرایان و سازندگان قابل اجرا هستند. نکته قابل ذکر این است که جهت و اثرات عوامل اجرایی و همچنین فرآیند اقتصادی هر تصمیمی، بر روی ضوابط ایمنی نهایی مهندسان زلزله تاثیر گذارند. اما بدیهی است رعایت نکات ایمنی جهت پایداری سازه در هنگام وقوع و حفظ جان آنها بر عوامل اجرایی حرج ندارد. کلیت کلام این است که انتخاب موضوع مشخصی قابهای با شکل پذیری متوسط در مناطق با لرزه خیزی زیاد، با توجه به رایج بودن استفاده از این ایران، به اندازه ای است که هرگونه تأخیر در اجرای آن ممکن است مضر عواقب جبران ناپذیری را به همراه آوری.

محمد صفاری - کارشناس عمران

چه بخوایم و چه نخواستیم

ویژه جغرافیایی، ایران را به سوی توسعه زیر بنه های ترانزیتی هادیست می کند. محمد جواد عطار جهان مدیر کل دفتر راهداری و حمل و نقل جاده ای معتقد است که ایران بدون آن که تلاشی کرده باشد به صورت خدادادی بهترین موقعیت ترانزیتی را در دنیا دارد چرا که در سر راه پنج کریدور بزرگ جهانی قرار گرفته است.

اما علی رغم این، ما با مشکلاتی به نام کمبود کامیونهای سنگین یا استانداردهای روز اروپا مواجه هستیم و همین امر سبب شده که ترافی ما در حمل بارهای ترانزیتی از خاک ایران فعال شوند. شاهد این مساله نیز وجود هزاران کامیون خارجی در جاده های ایران است. عطار جهان معتقد است که باید به سرعت ناوگان خود را روزگرت کنیم چرا که مزایای اقتصادی ترانزیتی است. به خصوص آنکه در ادامه، بررسی نقش ایران در ترانزیت جاده ای منطقه و مشکلات فرآوری آن می پردازد:

مدیر کل ترانزیت و پیانه های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای:

بخشی اول

کامیون کم داریم

سؤال ما این مساله آغاز می شود. ایران جایگاه ترانزیتی ویژه ای در دنیا دارد و در حقیقت پل ارتباطی مهم بین کشورهای آسیای میانه و آنهایی می باشد. ما می خواهیم ببینیم که پیش بینی کرده ایم توانستیم به این اهدافی سال ۸۳ را از لحاظ ترانزیت جاده ای سال موفقیتی ارزیابی می کنید؟

من فکر می کنم در آمار و ارقام مراجعه کرده که سیستم ای میزان موفقیت ما در چه حدی بوده. آمار و ارقامی که از میزان ترانزیت کالا در کشور داریم در سال گذشته در مجموع ۱۲ ماه چیزی حدود ۱۰ میلیون تن کالا در کشور ترانزیت شده که در واقع از یک رشد ۱۲ درصدی برخوردار بود که این رقم بسیار خوبی از نظر میزان رشد وزنی محسوب می شود و رشد کالاهای ۱۹ درصد بوده است.

به این ترتیب ما در سال ۸۳ از اهداف برنامه سوم جلوتر بودیم.

عمده کالاهای کشورهای که ترانزیت می شود عمدتاً به مقصد افغانستان و آسیای میانه و کشورهای حوزه قفقاز است که ترانزیت می شود. بیشتر این مقصد ترانزیتی ما اینها هستند. ضمناً این کالاهای تنزی و کشورهای خاخینی قبایر بسیار هستند. ما حدود ۸۰۰ شرکت حمل و نقل بین المللی کالا داریم که در بخش ترانزیت کالا فعالیت می کنند و حدود ۲۶ شرکت حمل و نقل بین المللی حاضر داریم که در امره جایی مسافر هستند.

چهارمصدی از این ۱۰ میلیون تن کالایی که در سال ۸۳ ترانزیت شده یعنی تقریباً ۴۰۰ میلیون تن از این کالاهای کالاهای غیر تنزی است.

مشکلی که ما در چند سال اخیر با آن درگیر بودیم این بود که ناوگان ما برای حمل و نقل بین المللی یکسری استانداردها را نداشتند و این باعث محدودیت در ترانزیت حمل و نقل بین المللی شده بود. آیا این مشکل را توانستیم در سال ۸۳ رفع کنیم؟

بله، ما با اینکه در سال ۸۳ برنامه ای برای رفع آن داریم. به طور مثال نکته ای که خیلییی از شرکت های بین المللی را دلگشا داشتند این بود که کامیونهای کمانچا نیاز دارند توسط صنایع داخلی تأمین نمی شوند و همین عامل سبب شد تا آنها نتوانند همزمان با این همجینی که در بحث ترانزیت و صادرات و واردات پیش آمده بود جلوتر بروند. این مشکل آیا حل شده است؟

ببینید نکته مهمی اشاره کردید. ما حدود ۶ هزار کامیون داریم که برای ترانزیت داخلی و بین المللی و برای کشورهای اروپایی در نظر گرفته شده بودند به طور مثال اگر کامیون می خواست به افغانستان و پاکستان بروی نباید نزدیک کامیون ها استانداردهای روز اروپا داشته باشد. بنابراین کامیونهای ما که کمتری از ۴۰۰۰ دستگاه عمدتاً کامیونهای بودند که ما به آنها می گوئیم کامیونهای اروپا، در کامیونهای فرسوده دیگر، آنجا نمی روند. ضمن آنکه آلا آن توجه به کامیونهای که در ایران ساخته شده و بر اساس استانداردهای یورو ۲۰۰۰ و یورو ۳۰۰۰ هست و اینها قابل ارتقا هستند مشکلی از نظر استاندارد و بین کامیونهای ایرانی به کشورهای

اقتصادی



مدیر کل ترانزیت و پیانه های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای:

بخشی اول

کامیون کم داریم

سؤال ما این مساله آغاز می شود. ایران جایگاه ترانزیتی ویژه ای در دنیا دارد و در حقیقت پل ارتباطی مهم بین کشورهای آسیای میانه و آنهایی می باشد. ما می خواهیم ببینیم که پیش بینی کرده ایم توانستیم به این اهدافی سال ۸۳ را از لحاظ ترانزیت جاده ای سال موفقیتی ارزیابی می کنید؟

من فکر می کنم در آمار و ارقام مراجعه کرده که سیستم ای میزان موفقیت ما در چه حدی بوده. آمار و ارقامی که از میزان ترانزیت کالا در کشور داریم در سال گذشته در مجموع ۱۲ ماه چیزی حدود ۱۰ میلیون تن کالا در کشور ترانزیت شده که در واقع از یک رشد ۱۲ درصدی برخوردار بود که این رقم بسیار خوبی از نظر میزان رشد وزنی محسوب می شود و رشد کالاهای ۱۹ درصد بوده است.

به این ترتیب ما در سال ۸۳ از اهداف برنامه سوم جلوتر بودیم.

عمده کالاهای کشورهای که ترانزیت می شود عمدتاً به مقصد افغانستان و آسیای میانه و کشورهای حوزه قفقاز است که ترانزیت می شود. بیشتر این مقصد ترانزیتی ما اینها هستند. ضمناً این کالاهای تنزی و کشورهای خاخینی قبایر بسیار هستند. ما حدود ۸۰۰ شرکت حمل و نقل بین المللی کالا داریم که در بخش ترانزیت کالا فعالیت می کنند و حدود ۲۶ شرکت حمل و نقل بین المللی حاضر داریم که در امره جایی مسافر هستند.

چهارمصدی از این ۱۰ میلیون تن کالایی که در سال ۸۳ ترانزیت شده یعنی تقریباً ۴۰۰ میلیون تن از این کالاهای کالاهای غیر تنزی است.

مشکلی که ما در چند سال اخیر با آن درگیر بودیم این بود که ناوگان ما برای حمل و نقل بین المللی یکسری استانداردها را نداشتند و این باعث محدودیت در ترانزیت حمل و نقل بین المللی شده بود. آیا این مشکل را توانستیم در سال ۸۳ رفع کنیم؟

بله، ما با اینکه در سال ۸۳ برنامه ای برای رفع آن داریم. به طور مثال نکته ای که خیلییی از شرکت های بین المللی را دلگشا داشتند این بود که کامیونهای کمانچا نیاز دارند توسط صنایع داخلی تأمین نمی شوند و همین عامل سبب شد تا آنها نتوانند همزمان با این همجینی که در بحث ترانزیت و صادرات و واردات پیش آمده بود جلوتر بروند. این مشکل آیا حل شده است؟

ببینید نکته مهمی اشاره کردید. ما حدود ۶ هزار کامیون داریم که برای ترانزیت داخلی و بین المللی و برای کشورهای اروپایی در نظر گرفته شده بودند به طور مثال اگر کامیون می خواست به افغانستان و پاکستان بروی نباید نزدیک کامیون ها استانداردهای روز اروپا داشته باشد. بنابراین کامیونهای ما که کمتری از ۴۰۰۰ دستگاه عمدتاً کامیونهای بودند که ما به آنها می گوئیم کامیونهای اروپا، در کامیونهای فرسوده دیگر، آنجا نمی روند. ضمن آنکه آلا آن توجه به کامیونهای که در ایران ساخته شده و بر اساس استانداردهای یورو ۲۰۰۰ و یورو ۳۰۰۰ هست و اینها قابل ارتقا هستند مشکلی از نظر استاندارد و بین کامیونهای ایرانی به کشورهای

این کشورها جزو مشترک المنافع هستند؟

آزاد با بازار سیه بوده که این دو تا بازار به دلیل اینکه تقاضای زیاد بود تولید داخلی کفاف تقاضا را در سال گذشته ۲۰۰۲ درصد بود اما با نظر به این که در سال گذشته ۲۰۰۲ درصد کاهش پیدا کرد، بنابراین این سال است که باید ما به سرعت مجموعه دستگاههای دریغ سیستم به واردات کشور اقدام کنیم تا بتوانند زمینه فعالیتهای بخش حمل و نقل بین المللی و کامیونهای ما را در نظر بگیرند تا در داخل کشور کامیونهای ما به حقوق و عوارض ترکی و حوز، یانگه (افغانستان) و دارند کامیونهای دو ساله و یکساله اروپایی را وارد ناوگان خودشان می کنند این کامیونهای ما هویتی هستند که با قهقهی حدود ۱۰ میلیون تومان این وارد کرده به عنوان ناوگان جدید به خدمت می آیند و در سال ۸۳ گذشته نیز وارداتی داشته است.

این کشورها جزو مشترک المنافع هستند؟

همکار با اقتصاد جهان

صادرکنندگان برتر جهان



خدا حافظی

با مونتاژ هیلمن

فقط تاخیر این ماه بیگان تولید می شود و پس از آن، هر خودرو ۴۰ ساله زانوسنه و راهی موزه های تاریخ می شود.

روزنامه گاردین چاپ انگلیس در ارتباط با

این خودروی مونتاژ انگلستان گزارش می نوشته که در آن به زیر کی به انتقال خط تولید خودروهی

پس از گذشت یک ربع از خدا حافظی مدل

مشابه بیگان در بریتانیا - یعنی هیلمن هاتر - بیگان بالاخره با بازارهای آنجا زانوسنه می شود. تقریباً ۲۰ سال پس از تولید، آخرین مروه خط تولید بیگان در کارخانه بزرگ ایران خودرو، تعطیل می شود. زمانی که بیگان به عنوان نماینده

خونسردی بریتانیایی به صورت تولید مطرح بود

اکنون بخاطر عدم تطبیق با استانداردهای سخت وسخت تست محیطی و برآورده کردن راحتی نسل جوان، مطلقاً کنار گذاشته می شود. جایگزین این خودرو تولیدات ۲۰۰۶، ۲۰۰۵ و ۲۰۰۴ فرانس و هند است، خودرویی که اتان از پرتو ایران ساخته شده اما اکثر اجزای آنها در بریتانیا صورت گرفته است. با این حال تکنسین های ایران خودروییگان، را علیرغم نداشتن کسب، سیستم ABS و شاصف و سایر ویژگی های استاندارد، امیرابیان، مصرف خط تولید بیگان می گوید: بیگان برای ۲۰ ساله ماشین خوبی بود. و از آن، تعمیر آن هم راحت بود.

دیگری می فروخت. مدیران و مهندسان ما خاطره

خوبی از تولیدات بریتانیایی دارند. این خودروییگان می شوم که دولت بریتانیا اموال خوشحال می شود. ما به معرفی می. ما شنیده ایم که شرکت رورور ورشکسته شده و بنیم بر لم را در حقیقت دانسته، من می خواهم بدانم که چه اتفاقی برای این خودروی تولیدی بریتانیایی افتاده است. این یکبار در سال ۱۹۶۶، یک کمپانی از ایران تولید کرد. پس از آن هیلمن در آن تولید شد. در سال ۱۹۷۹، تمام حق و حقوق تولید این خودرو به ایران فروخته شد. اکنون دو میلیون از ۵ میلیون خودروی شخصی ایران بیگان است.

با تصویب عطای وام به چهار پروژه آب

و فلاب بانک

حجم اعتبارات برای آب ایران

برای پروژه های آب ایران

به ۱/۳ میلیارد دلار رسید

گروه اقتصادی: با اعتبارات دو پروژه آب و فلاب چهار شهر ایران، و اجرای آب تهران و پاشاکلا، حجم پروژه های آب ایران با بانک جهانی، بیش از یک میلیارد، ۳۰۰ میلیون دلار خواهد رسید.

به گزارش روابط عمومی وزارت امور اقتصادی

و دارایی، به مراتب از نیاز امور اقتصادی و دارایی در حاشیه اجلاس وزیر امور اقتصادی و دارایی است و همچنین رئیس کنونی بانک جهانی و کمیسیون لائسنس ویزیت بانک جهانی با حجم مسئولان بانک قرار شد پروژه آب و فلاب و شهر رشت، انزلی، ساری و بابل هم همچنین کانال های آبپارس شد پاشاکلا در طول یک ماه آینده تا قبل از پایان یافتن روند ریاست لائسنس بانک برای تصویب به هیات مدیره بانک جهانی ارائه شود.

این اجزای این پروژه ها حجم پروژه های ایران با بانک جهانی به پیش از یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار می رسد. در تلاش دیدار، صفدر حسینی همچنین از تلاش های بانک جهانی و کمیسیون لائسنس ویزیت بانک جهانی با حجم مسئولان بانک قرار شد پروژه آب و فلاب و شهر رشت، انزلی، ساری و بابل هم همچنین کانال های آبپارس شد پاشاکلا در طول یک ماه آینده تا قبل از پایان یافتن روند ریاست لائسنس بانک برای تصویب به هیات مدیره بانک جهانی ارائه شود.

گفت و گواز علی غفوری

آلان که کامیون قابل استفاده هستند الان این کامیونها می توانند بخشی از بازار ترانزیت را هم در اختیار بگیرند. بنابراین خطری که ما را تهدید می کند این است که با توجه به کمبود ناوگان کامیونهای سنگین در ایران، بخشی از بازار ما به تصرف کامیونهای کشورهای دیگر در می آید. در این رابطه ما باید به سرعت تاکیدهای کمی وری این مساله و این مقدمه را علاوه بر تولید داخلی خودرو و واردات برنامه ریزی کنیم. البته مجوزهایشان را دادند موافقتنامه هایمان هم بسته شده ولی آن یک دانه کامیون وارد کشور نشده، ثبت سفارش هم نکردند ولی به هر حال پروگرامی آوری مراسمات طولی برورگراسی طوری شده که تا آن یک دانه کامیون وارد کشور نشده است. این مساله به ما نطمه می زند علاوه بر آن یک خطری را برای تولید داخلی در کشور به وجود خواهد آورد که باعث خواهد شد قیمت کامیون از قیمت پشت درب کارخانه تا قیمت بازار چیزی حدود ۵۰ تا ۳۰ میلیون تومان اختلاف قیمت داشته باشد.

یعنی ما در سال ۸۳ شاهد افزایش قیمت کامیون هم بودیم.

افزایش قیمت کامیون به طور رسمی از طریق شرکت های تولیدی کمانچا گرفته لکه به دلیل اینکه تقاضا برای خرید کامیون زیاد بود مثلاً بازار ایچاد شد یک بازار پشت درب کارخانه دو یک بازار هم بازار

کشورهای افغانستان، آذربایجان و ترکمنستان با خرید کامیونهای ۳ یا ۴

ساله از اروپایی مجدد به رقیب جدی ما در بخش حمل بار جاده ای شده اند.

۲ طی سال گذشته ۴ هزار کامیون جدید ساخته و به بازار حمل و نقل بین

المللی وارد کرده اند اما این میزان اصلاً کافی نیست.

سنگین و کشنده) و ما باید به سرعت توانایی بحث واردات را انجام بدهیم خب می دانید که واردات آن با حقوق و عوارض ترکی ۲۰ درصد انجام می شود سال گذشته ۲۰ درصد بود اما سال با نظر به این که در سال گذشته ۲۰ درصد کاهش پیدا کرد، بنابراین این سال است که باید ما به سرعت مجموعه دستگاههای دریغ سیستم به واردات کشور اقدام کنیم تا بتوانند زمینه فعالیتهای بخش حمل و نقل بین المللی و کامیونهای ما را در نظر بگیرند تا در داخل کشور کامیونهای ما به حقوق و عوارض ترکی و حوز، یانگه (افغانستان) و دارند کامیونهای دو ساله و یکساله اروپایی را وارد ناوگان خودشان می کنند این کامیونهای ما هویتی هستند که با قهقهی حدود ۱۰ میلیون تومان این وارد کرده به عنوان ناوگان جدید به خدمت می آیند و در سال ۸۳ گذشته نیز وارداتی داشته است.

این کشورها جزو مشترک المنافع هستند؟

آزاد با بازار سیه بوده که این دو تا بازار به دلیل اینکه تقاضای زیاد بود تولید داخلی کفاف تقاضا را در سال گذشته ۲۰۰۲ درصد بود اما با نظر به این که در سال گذشته ۲۰۰۲ درصد کاهش پیدا کرد، بنابراین این سال است که باید ما به سرعت مجموعه دستگاههای دریغ سیستم به واردات کشور اقدام کنیم تا بتوانند زمینه فعالیتهای بخش حمل و نقل بین المللی و کامیونهای ما را در نظر بگیرند تا در داخل کشور کامیونهای ما به حقوق و عوارض ترکی و حوز، یانگه (افغانستان) و دارند کامیونهای دو ساله و یکساله اروپایی را وارد ناوگان خودشان می کنند این کامیونهای ما هویتی هستند که با قهقهی حدود ۱۰ میلیون تومان این وارد کرده به عنوان ناوگان جدید به خدمت می آیند و در سال ۸۳ گذشته نیز وارداتی داشته است.

این کشورها جزو مشترک المنافع هستند؟

آزاد با بازار سیه بوده که این دو تا بازار به دلیل اینکه تقاضای زیاد بود تولید داخلی کفاف تقاضا را در سال گذشته ۲۰۰۲ درصد بود اما با نظر به این که در سال گذشته ۲۰۰۲ درصد کاهش پیدا کرد، بنابراین این سال است که باید ما به سرعت مجموعه دستگاههای دریغ سیستم به واردات کشور اقدام کنیم تا بتوانند زمینه فعالیتهای بخش حمل و نقل بین المللی و کامیونهای ما را در نظر بگیرند تا در داخل کشور کامیونهای ما به حقوق و عوارض ترکی و حوز، یانگه (افغانستان) و دارند کامیونهای دو ساله و یکساله اروپایی را وارد ناوگان خودشان می کنند این کامیونهای ما هویتی هستند که با قهقهی حدود ۱۰ میلیون تومان این وارد کرده به عنوان ناوگان جدید به خدمت می آیند و در سال ۸۳ گذشته نیز وارداتی داشته است.

این کشورها جزو مشترک المنافع هستند؟