

# ترانزیت پس از صادرات کالاهای غیر نفتی اولویت دارد



اشاره:

موقعیت جغرافیایی راهبردی، جاده‌های وسیع و در دسترس، بنادر و پایانه‌های مناسب و شبکه حمل و نقل بالنسبه قوی و ارزانی قیمت سوخت در کشور از مزایای ایران برای نقل و انتقال ترانزیت کالا بین کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس تا آسیای مرکزی و ماوراء قفقاز می‌باشد.

با توجه به مزایای انتقال کالا از ایران، هنوز بخش حمل و نقل در ترانزیت گسترده کالا نقش کلیدی خود را ایفا کرده است. در حالی که با توسعه این بخش و بازاریابی مناسب، سهم درآمد خدماتی

کشور، در مجموعه درآمدهای ارزی به سرعت قابل افزایش می‌باشد.

وزارت بازرگانی که عهده‌دار ایجاد تسهیلات و روند مناسب برای تجارت خارجی و ترانزیت کالا از کشور می‌باشد، با استفاده از ناوگان خود در سال‌های اخیر، گام‌هایی در این بخش برداشته است که این اقدامات در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، روند شتاب آمیز تری به خود خواهد گرفت تا جایگاه و سهم واقعی ایران در بازار جهانی حمل و نقل تقویت شود.

خبرنگار نشریه «بررسی‌های بازرگانی» در گفت‌وگو با آقای پرویز تورانی، مدیر امور حمل و نقل معاونت خدمات وزارت بازرگانی، راه کارهای توسعه سیستم حمل و نقل و ترانزیت کالا، امکانات و تسهیلات موجود برای آن و مشکلات و تنگناها را جویا شد.

ماحصل این گفت‌وگو را با هم می‌خوانیم.

## ■ نقش وزارت بازرگانی در بازار حمل و نقل داخلی و ترانزیت ایران چیست؟

□ متولی صنعت حمل و نقل کشور وزارت راه و ترابری و سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور می‌باشند. وزارت بازرگانی با ناوگان جاده‌ای که در اختیار دارد، تلاش می‌کند که تهیه و توزیع کالاهای اساسی و راهبردی مانند گندم، برنج و شکر را به موقع انجام دهد و کالاهای مورد بحث را به مردم برساند و سیاست‌های توزیع را به نحو احسن عملی نماید.

## ■ ناوگان جاده‌ای تحت اختیار وزارت بازرگانی چه امکاناتی را در دسترس دارد و چه فعالیتی را انجام می‌دهد؟

□ در زیر شاخه معاونت خدمات بازرگانی وزارت بازرگانی پنج شرکت حمل و نقل فعال، کار می‌کنند که عبارتند از: حمل و نقل آبادان، بستان، خرمشهر، سوسنگرد و فتح‌المبین. شرکت گندم و آرد نیز زیر پوشش وزارت بازرگانی به‌طور

کار بیشتر برایشان دارد. با ترانزیت کالا از ایران، مزیت‌های نسبی سیستم حمل و نقل کشور که جاده‌های مناسب، سوخت ارزان و... است در اختیار کشورهای همجوار قرار می‌گیرد.

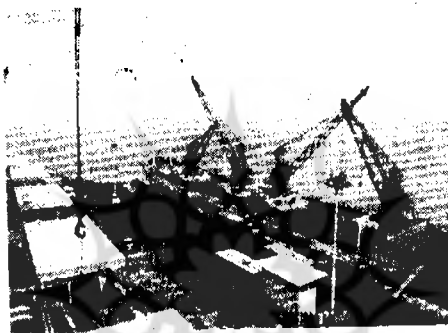
مشکلات عمده ترانزیت کالا از ایران، ضعف مدیریت، هزینه بالای مدیریتی توقف زیاد در حمل کالاهای ترانزیتی است که انگیزه انتقال کالا از ایران را کم می‌کند. قوانین گمرکی کشور به سالها قبل مربوط می‌شود که بازرگانی و ساختار اقتصادی کشور، وارداتی بود و ترانزیت کالا اهمیتی نداشت. در زمینه ترانزیت در قوانین و آیین‌نامه‌های اجرایی فقط چند واژه به چشم می‌خورد.

### ○ اولویت در سیاست‌های وزارت بازرگانی در مرحله نخست حمل کالاهای صادراتی و در مرحله بعدی ترانزیت کالا می‌باشد.

ترانزیت کالا در آیین‌نامه باید به صورت کلی دیده شود تا امر ترانزیت در ایران با مشکل مواجه نگردد. ترانزیت کالا در ایران یک ارگان متولی ندارد و برای آنکه کالایی به طور ترانزیت از کشور عبور کند باید ارتباط با ۱۵ ارگان برقرار شود که مشکلاتی را ایجاد می‌کند. لازم است ترانزیت کالا زیر پوشش یک سازمان قرار گیرد تا هزینه و زمان حمل بار ترانزیت کاهش یابد. در ضمن مقرراتی برای ترانزیت کالا وضع شود تا امر حمل بار ترانزیت انجام شود. امروزه برخی از کشورهای جهان علاقه ندارند کالاهای کشورهای همجوار از طریق ایران حمل شود. هر اندازه در این زمینه دیر فعالیت انجام گیرد، فرصت از دست خواهد رفت و قابل جبران نخواهد بود.

(عموماً مواد غذایی) در کانتینرها بار زده می‌شود تا به کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز انتقال یابد. مسیر کانتینرهای مورد بحث از بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس به بنادر جنوبی کشور و سپس حمل آن از طریق خاک ایران تا مقصد نهایی است.

### ○ تا سه سال پیش ناوگان جاده‌ای وزارت بازرگانی فقط در بعد داخلی فعالیت داشت، اما اکنون در سطح داخلی و بین‌المللی کار می‌کند.



در واقع همزمان با حمل کالاهای صادراتی توسط ناوگان جاده‌ای، فعالیت‌های ترانزیت نیز صورت می‌گیرد. در حال حاضر بازار حمل و نقل کالاهای فاسدشدنی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به ویژه در زمینه مواد غذایی در اختیار شرکت‌های حمل و نقل زیر پوشش وزارت بازرگانی است.

### ■ مشکلات عمده فراروی ترانزیت کالا از ایران چیست و چگونه می‌توان این مشکلات را از سر راه برداشت؟

□ موقعیت جغرافیایی ایران «ویژه» است. کالاهای مورد نیاز کشورهای همجوار و مصنوعات صادراتی آنها می‌تواند از خاک ایران انتقال یابد. ترانزیت کالاهای کشورهای مورد بحث از خاک ایران مزایایی نظیر هزینه ارزانتر و سرعت

مستقیم زیر نظر سازمان غله فعالیت می‌کند. این شرکت‌ها تا سه سال پیش فقط در داخل کشور فعالیت داشتند، اما اکنون در سطح داخلی و بین‌المللی کار می‌کنند. آنها در گذشته فقط کالاهایی را که وزارت بازرگانی توزیع می‌کرد، حمل می‌نمودند، اما با واگذاری خرید برخی از این‌گونه کالاهای به بخش خصوصی، قسمتی از ظرفیت ناوگان حمل و نقل آزاد شد و در سطح بین‌المللی مورد استفاده قرار گرفت.

### ■ شرکت‌های حمل و نقل زیر پوشش وزارت بازرگانی، در حمل و نقل بین‌المللی بر مبنای چه اولویت‌هایی فعالیت می‌کنند؟

□ اولویت با سیاست‌های وزارت بازرگانی و در مرحله نخست صادرات و در مرحله بعدی ترانزیت کالا می‌باشد. در واقع شرکت‌های تحت پوشش در پی حمل کالاهای صادراتی، در بخش ترانزیت فعال شدند. در حال حاضر ناوگان دریایی و جاده‌ای وزارت بازرگانی کالاهای صادراتی از جمله میوه و تره‌بار را با کامیون‌های مجهز به یخچال شرکت سوسنگرد حمل می‌کند و در بنادر جنوبی کشور به کشتی‌ها انتقال می‌دهد تا به کشورهای مختلف منطقه حمل شود.

### ○ ناوگان جاده‌ای تحت اختیار وزارت بازرگانی در درجه اول تلاش می‌کند کالاهای اساسی و مورد نیاز مردم را به موقع توزیع کند.

در مدت اقامت کانتینرهای یخچال‌دار در کشورهای منطقه برای تخلیه کالا که معمولاً ۵ تا ۷ روز طول می‌کشد. بازاریابی برای ترانزیت کالا انجام می‌شود و کالاهای مختلف صادراتی دبی و شارجه

## ■ آیا بخش حمل و نقل ایران با پیشنهاد سرمایه‌گذاری خارجی روبه‌رو شده است یا خیر؟

۱۱ بخش خصوصی به‌ویژه سرمایه‌گذاران خارجی علاقه به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل جاده‌ای ایران ندارند زیرا قیمت نقل و انتقال بار در ایران از قیمت‌های تمام‌شده واقعی کمتر است. در ضمن فعالیت در این زمینه سرمایه‌بر می‌باشد و شرکت‌های بخش خصوصی به این دو دلیل انگیزه و علاقه به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل جاده‌ای ایران ندارند.

○ در مدت اقامت ۵ تا ۷ روز کانتینرهای یخچالی در کشورهای منطقه برای تخلیه بار، بازاریابی برای ترانزیت کالا به‌ویژه محموله‌های صادراتی دبی و شارجه به آسیای مرکزی و قفقاز، انجام می‌شود.

## ■ شرکت‌های حمل و نقل زیر پوشش وزارت بازرگانی در سال‌های اخیر چه میزان بار را جابه‌جا کرده‌اند؟

۱۲ این شرکت‌ها در امر صادرات به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم، فعالیت می‌کنند. در صادرات مستقیم کالاها از کشور به خارج انتقال می‌یابد. در صادرات غیرمستقیم شرکت‌های حمل و نقل تحت پوشش وزارت بازرگانی کالا را تا بندرعباس یا بندر بوشهر حمل نموده و از آنجا کشتیرانی جمهوری اسلامی کالاها را به کشورهای مقصد حمل می‌کند. این دو فعالیت با هم تفاوت دارد.

شرکت‌های حمل و نقل تحت پوشش وزارت بازرگانی در سال گذشته در بخش صادرات مستقیم حدود ۴۰ هزار تن کالا را حمل کردند که به‌طور عمده میوه و تره‌بار

بود و به کشورهای امارات متحده عربی، کویت، قطر، ارمنستان، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان حمل شد.

این شرکت‌ها در بخش حمل بار ترانزیت در سال گذشته ۳۵ هزار تن کالا را حمل نمودند که در مجموع، بار حمل شده توسط شرکت‌های مورد بحث در سال ۱۳۷۴ به ۷۰ هزار تن رسید.

## ■ ناوگان حمل و نقل تحت پوشش وزارت بازرگانی در سال جاری چه فعالیتی خواهد داشت؟

□ بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده، ناوگان جاده‌ای در سال جاری تجهیز و نوسازی شد و ظرفیت‌های خالی آن به حمل بار در خارج از کشور اختصاص یافته است. برای انجام تعهدات داخلی نیز وزارت بازرگانی از کامیون‌های تک‌واحدی استفاده می‌کند.

در نیمه نخست سال جاری میزان

حمل بار ناوگان

حمل و نقل جاده‌ای

تحت پوشش وزارت

بازرگانی نسبت به

مدت مشابه سال

قبل ۲۵ درصد

افزایش یافت. نیمه

از بار حمل شده

توسط این ناوگان بار

صادراتی و نیمه بار

ترانزیت بوده است.

انتظار می‌رود در

نیمه دوم سال جاری

ترانزیت کالا افزایش

یابد زیرا فصل حمل

کالا‌های صادراتی

به‌ویژه میوه و تره‌بار

در زمستان نیست.

## ■ ناوگان حمل و نقل جاده‌ای وزارت بازرگانی در نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی چه فعالیتی داشت و در دومین برنامه توسعه اقتصادی چه نقشی ایفا خواهد کرد؟

□ میانگین حمل بار ناوگان در نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی کشور ۳/۵ میلیون تن در سال بوده است. در این زمینه اولویت با کامیون‌های تک‌واحدی و خودراننده بخش خصوصی بوده که با شرکت‌های تحت پوشش وزارت بازرگانی قرارداد بسته‌اند. درصد ناچیزی از بار حمل شده در برنامه اول توسط پنج شرکت تحت پوشش وزارتخانه حمل گردیده است. در سال‌های اجرای برنامه اول در مجموع ناوگان جاده‌ای وزارت بازرگانی، ۱۸ میلیون تن بار را جابه‌جا کرد. میزان حمل بار در سال ۱۳۷۴ به ۴ میلیون تن رسید و در سال جاری نیز در همین حد باقی می‌ماند.

## تهران راوی

حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی  
(سهامی خاص)



- \* سرویس حمل کالا با انواع کامیون‌های ایرانی یا خارجی به‌طور مستقیم از ایران به مقاصد کشورهای اروپایی و آسیای میانه و بالعکس
- \* سرویس حمل ترکیبی به‌وسیله کشتی، کامیون و راه‌آهن، هواپیما
- \* سرویس حمل محمولات سنگین و حجیم (ترافیکی) انجام عملیات حمل برای پروژه‌های صنعتی
- \* سرویس حمل کالا با انواع کانتینر (Refer and Dry)
- \* سرویس حمل گرویز (خرده‌بار) یا امکانات وسیع جمع‌آوری
- \* انجام کلیه خدمات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی (Door to Door) از قبیل بسته‌بندی، انبارداری، تأمین پوشش‌های بیمه‌ای لازم، تهیه اسناد و مدارک مجوزات و گواهی‌های مربوطه
- \* سرویس حمل دریایی با برخورداری از کلیه امکانات و انواع شناورهای مورد نیاز (چارت‌ری پارتی)
- \* مشاوره و انجام امور بیمه‌ای
- \* انجام تشریفات گمرکی ورود موقت، ترخیص قطعی در کلیه گمرکات اجرایی کشور

نشانی: خیابان طالقانی، شماره ۲۹۰، کد پستی ۱۵۷۱۷

تلفن: ۴۳-۸۸۳۰۰۴۰-۸۸۳۰۰۴۵

تلفن: ۲۱۴۳۵۷۷۷۷ - ۲۱۷۳۱۰۷۷۷۰



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

## بار ایران - ایران

- حمل دریایی و زمینی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- حمل مرکب و ترانزیت کالا به کلیه جمهوری‌های آسیای میانه
- ارائه بهترین خدمات Door to Door

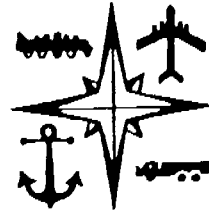
بازرگان، آستارا، ازلی، تهریز، گوهان، مشهد، بندر عباس، بندر لنگه، سرخس، لنگه آباد، بل و زاهدان

خیابان فلسطین شمالی، شماره ۱۴۶، ساختمان شماره ۳۲، طبقه چهارم، شماره ۱۸، صندوق پستی ۳۷۷۷-۱۴۱۵۵، کد پستی: ۱۴۱۵۵  
تلفن: ۲-۸۸۵۵۱۳۱ - ۶۵۲۷۷۶ - ۶۵۹۰۲۱  
فاکس: ۶۵۶۷۶۹ - تلکس: ۲۲۲۲۱۷

## شرکت سهامی ستی

(خاص)

خدمات مسافرتی و حمل و نقل بین المللی



فعال در امور ترانزیت کالا از بنادر جمهوری اسلامی ایران به تمام جمهوری‌های آسیای میانه و قفقاز و فدراسیون روسیه و همچنین حمل بار زمینی، هوایی از ایران به تمام نقاط دنیا و بالعکس.  
ترانزیت خارجی

تهران: خیابان دکتر مفتح، شماره ۹۵  
نشانی تلگرافی: شرکت ستی  
تلکس: ۲۱۲۳۷۷  
فاکس: ۸۳۵۱۰۸ - ۰۲۱ - تلن: ۴۵ - ۸۳۵۰۳۱

دستگاه کامیون شامل کامیون‌های بارگیر یخچالی، کفی، چادری، نیم‌کانتینر و بونکر فعالیت دارند. این کامیون‌ها انواع بار به جز مایعات را حمل می‌کنند و بارگیری آنها حسب مورد تغییر می‌کند تا قدرت مانور افزایش یابد و از توقف بی‌مورد جلوگیری شود.

### ■ مشکلات عمده فعالیت این شرکت‌ها چیست؟

□ تأمین نقدینگی مشکل بزرگ این شرکت‌ها می‌باشد. هزینه خرید کامیون باید از محل درآمد ناشی از فعالیت شرکت‌ها تأمین شود و درآمدها تکافوی این عمل را نمی‌دهد.

نظام بانکی به دلیل محدودیت‌های جاری نیز تاکنون نتوانسته کمکی در اعطای اعتبار برای خرید کامیون به شرکت‌ها بکند. با وجود همکاری وزارت بازرگانی در تأمین قطعات یدکی و لاستیک مورد نیاز کامیون‌ها، مشکلات تا حدودی وجود دارد. □

می‌گیرد.

البته در بعد خارجی، ترانزیت کالا که در واقع صادرات خدمات می‌باشد، نیز در برنامه‌های اصلی وزارت بازرگانی جای دارد، زیرا ارز حاصل از آن به سیستم بانکی کشور بازمی‌گردد.

در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی همچنین شرکت‌های پنجگانه تحت پوشش وزارتخانه تقویت و نوسازی می‌شوند.

○ **قیمت حمل بار در ایران از قیمت‌های تمام‌شده واقعی کمتر است و با توجه به آنکه فعالیت در حمل و نقل جاده‌ای سرمایه‌بر است، بخش خصوصی به‌ویژه خارجی، انگیزه برای سرمایه‌گذاری در این امر ندارد.**

### ■ شرکت‌های حمل و نقل تحت پوشش وزارتخانه در حال حاضر چه امکاناتی در اختیار دارند؟

□ در پنج شرکت یادشده ۱۵۰۰

○ ترانزیت کالا در ایران یک ارگان متولی ندارد و برای آنکه کالایی ترانزیت شود، باید با ۱۵ ارگان ارتباط برقرار گردد که این امر مشکلاتی را به وجود می‌آورد.

با توجه به آنکه هدف از تأسیس شرکت‌های حمل و نقل تحت پوشش وزارت بازرگانی سرویس دهی به این وزارتخانه در مرحله نخست برای رساندن کالاهای اساسی به مردم است، فعالیت ناوگان در درجه اول به این بخش متمرکز می‌شود.

سیاست وزارت بازرگانی در بخش حمل و نقل خارجی نیز بر ایجاد تسهیلات برای صادرکنندگان کالاهای غیرنفتی مبتنی می‌باشد و پیرو این سیاست، تسهیلات حمل و نقل، اختصاص کامیون‌های بیشتر برای حمل کالاهای صادراتی، تخفیف در قیمت بار و نیز تسهیلاتی در زمینه دریافت اقساطی کرایه حمل و... در اختیار صادرکنندگان قرار