

افزایش در آمد ارزی و ایجاد اشتغال مولد از طریق گسترش عبور کالا (ترانزیت) میسر می‌شود

اشاره:

حمل و نقل و ارتباطات، از مباحث کلیدی در تجارت بین‌المللی است. ارتباطات تجاری میان انسان‌ها از زمانی که ابزار و تجهیزات حمل و نقل ابداع گردید و بشر توانست با استفاده از آنها، دنیای خود را بهتر بشناسد، رونق یافت.

بشر با استفاده از نیروی حیوانات (اسب، مادیان و...) و ساخت تجهیزات اولیه (کاری و...) توانست به ابزارهای اولیه حمل و نقل دست یابد و در جابه‌جایی کالاها از آنها بهره بگیرد. پس از ابزارهای اولیه حمل و نقل زمینی، ساخت انواع کشتی و قایق، نقش مهمی در توسعه حمل و نقل و تجارت میان ملل داشته است.

با کشف نیروی بخار و استفاده از آن در تجهیزات حمل و نقل زمینی و دریایی، عصر جدیدی در زندگی انسان آغاز شد که در افزایش تولید و تجارت جهانی نقش بسزایی داشت.

با وجود تأثیر بسزای پیشرفت علوم در گسترش بهره‌گیری از تجهیزات جدید حمل و نقل و رونق تولید و تجارت بین‌المللی، موقعیت جغرافیایی کشورها، نقش مؤثری در توسعه تجارت خارجی آنها داشته است. کشورهای محصور در خشکی، با وجود شکوفایی در علوم، فناوری و تولید انواع کالاها، همواره در تجارت خارجی خود با مشکلاتی روبه‌رو بوده‌اند و جنگ‌های بسیاری در تاریخ برای دست یافتن ملت‌ها به آبراه‌های آزاد بین‌المللی ثبت شده است.

در دنیای امروز بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی به منظور تسهیل تجارت میان کشورها، خود به نوعی مزیت و تجارت تبدیل شده است و برخی کشورها با دارا بودن موقعیت جغرافیایی راهبردی و سرمایه‌گذاری در امور زیربنایی (تجهیزات بندری، جاده‌ها، راه‌آهن و...) توانسته‌اند از این مزیت برای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای جایگاه خود در توسعه تجارت ملل محصور در خشکی، به نحو مطلوب استفاده کنند.

جمهوری اسلامی ایران نیز از کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی از مزیت عبور کالا (ترانزیت) بهره‌مند است و می‌تواند با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباطات و ایجاد نظام حمل و نقل ایمن و مطمئن، از این مزیت در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت راهبردی خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند.

در این نوشتار به بررسی موقعیت ایران در زمینه عبور کالا (ترانزیت) می‌پردازیم.

جمهوری اسلامی ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی از کشورهای محسوب می‌شود که در منطقه خاورمیانه از موقعیت راهبردی برخوردار است. در جنوب ایران، خلیج فارس و دریای عمان که به اقیانوس هند متصل می‌شود، یک آبراه بزرگ بین‌المللی است که در پیرامون خود کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را دربرمی‌گیرد. تقریباً دوسوم ذخایر نفت جهان و بزرگترین ذخایر جهانی گاز طبیعی در این منطقه حساس (کشورهای ایران، عربستان سعودی، کویت، عراق، امارات متحده عربی، عمان و قطر) واقع است. از این نظر	فارس و دریای عمان که به اقیانوس هند متصل می‌شود، یک آبراه بزرگ بین‌المللی است که در پیرامون خود کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را دربرمی‌گیرد. تقریباً دوسوم ذخایر نفت جهان و بزرگترین ذخایر جهانی گاز طبیعی در این منطقه حساس (کشورهای ایران، عربستان سعودی، کویت، عراق، امارات متحده عربی، عمان و قطر) واقع است. از این نظر
--	---

خلیج فارس و دریای عمان به واقع گلوگاه انتقال انرژی جهان محسوب می‌شود.

در شمال ایران، دریای خزر که بزرگترین دریاچه جهان محسوب می‌شود، در میان پنج کشور ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان محصور است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند.

ایران در حد فاصل خلیج فارس و دریای عمان و نیز دریای خزر واقع شده و از شرق و غرب با کشورهای افغانستان، پاکستان و نیز ترکیه و عراق همسایه است. به عبارتی می‌توان گفت ارتباط ایران با پانزده کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود که جمعیت بزرگی را در خود جای داده‌اند و از درآمدهای به نسبت زیادی نیز (به ویژه کشورهای صادرکننده نفت در منطقه) برخوردار می‌باشند.

ارتباط میان کشورهای آسیای میانه و ماوراء قفقاز به خلیج فارس، دریای عمان و آبراه‌های بین‌المللی از طریق ایران با طی کمترین فاصله و زمان میسر می‌گردد و از سوی دیگر در فاصله ارتباط زمینی میان شرق آسیا تا اروپا قرار دارد. این موقعیت راهبردی برای ایران مزیتی را ایجاد کرد که بتواند در حمل و نقل و تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا نقش کلیدی ایفا کند. با توجه به آنکه بیش از دوسوم تبادلات تجاری جهان از طریق دریاها

و اقیانوس‌ها (حمل و نقل دریایی) و نزدیک به یک‌سوم آن از طریق حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) صورت می‌گیرد، بهره‌مندی از سیستم حمل و نقل منظم، ارزان و ایمن، مزیتی غیرقابل انکار است. از سوی دیگر، با فزونی رشد تجارت جهانی نسبت به تولید جهانی در دو دهه اخیر، نقش کلیدی حمل و نقل سریع و مطمئن در تجارت بین‌المللی روزبه‌روز روشن‌تر می‌گردد.

با این وصف، بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی راهبردی در تجارت بین‌المللی، تنها از طریق ایجاد سیستم حمل و نقل سریع، ایمن و قابل اعتماد میسر می‌گردد و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی و روبنایی به منظور گسترش شبکه حمل و نقل (دریایی و زمینی) از نوع سرمایه‌گذاری‌های پربازده اقتصادی تلقی می‌شود.

در بیش از یک دهه اخیر، ایران سرمایه‌گذاری‌های وسیعی در زمینه ایجاد بنادر بزرگ و مجهز در جنوب کشور، توسعه راه‌های ارتباطی جاده‌ای و نیز ریلی انجام داده، به گونه‌ای که امکان حمل و نقل سریع، ایمن و قابل اعتماد از جنوب به شمال ایران و ارایه خدمات مناسب در این زمینه فراهم شده است.

با توجه به آنکه بخشی از معضلات اقتصادی ایران ناشی از کمبود درآمدهای متنوع ارزی (وابستگی شدید به درآمدهای حاصل از صادرات نفت خام) و نیز کمی فرصت‌های

اشتغال برای جمعیت جوان ایران است، بهره‌گیری از مزیت موقعیت جغرافیایی راهبردی کشور و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بخش حمل و نقل و ارتباطات، می‌تواند در رفع این معضلات کارساز باشد.

از این طریق نه تنها می‌توان به درآمدهای ارزی قابل توجهی دست یافت، بلکه در ایجاد اشتغال (کار در بنادر، خدمات تعمیرات خودروهایی سنگین و تولید قطعات مورد نیاز آنها، ایجاد کار در شبکه حمل و نقل ریلی و ...) نقش مؤثری خواهد داشت و ضرورت دارد که تمهیدات لازم برای افزایش نقش ایران در عبور کالا (ترانزیت) در منطقه مد نظر قرار گیرد. خوشبختانه اتخاذ سیاست تنش‌زدایی در روابط خارجی، تلاش جمهوری اسلامی ایران در ایجاد صلح و امنیت در منطقه و ... روزنه امید برای افزایش نقش و سهم ایران در عبور کالا (ترانزیت) منطقه گشوده است که می‌بایست با دقت و صرف سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز، تحت مراقبت قرار گیرد.

به عقیده کارشناسان، گسترش شبکه حمل و نقل دریایی و زمینی (به ویژه ریلی) و اتصال آن به کشورهای هم‌جوار، نقش مؤثری در انتقال (ترانزیت) کالا از طریق ایران خواهد داشت که در حل بخشی از معضلات اقتصادی کشور نیز تأثیر بسزایی خواهد داشت.

کارشناسان عقیده دارند، در بیش از یک دهه اخیر سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در زمینه گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباطات صورت گرفته که می‌بایست به خوبی مورد بهره‌برداری و حفاظت و مراقبت قرار گیرد.

آنها عقیده دارند، این سرمایه‌گذاری‌ها می‌بایست توسعه پیدا کند، اما هم‌زمان با انجام سرمایه‌گذاری‌های جدید، اتخاذ راهکارهای مناسب برای ارتقای بهره‌وری و بهره‌برداری از امکانات موجود، ضروری است.

به عقیده برخی کارشناسان، چنانچه تلاش‌های مؤثری در زمینه تأمین نرم‌افزارهای لازم در راستای افزایش انتقال (ترانزیت) کالا از طریق ایران صورت نگیرد، نه تنها سرمایه‌گذاری‌های موجود به نحو بهینه مورد بهره‌برداری قرار نخواهد گرفت، بلکه توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری‌های جدید در این بخش چندان آسان نخواهد بود و فرصت تجاری مفتتمی که اینک برای گسترش درآمدهای ارزی و تقویت موقعیت کشور در گسترش نقل و انتقالات کالایی در منطقه، فراهم شده است، از دسترس خارج می‌شود.

از این رو ضرورت دارد که با تأمین نرم‌افزارها و سخت‌افزارهای مورد نیاز از این فرصت طلایی حداکثر بهره‌برداری صورت گیرد، پیش از آنکه مسیرهای جایگزین، امکان انتقال کالا (ترانزیت) به صورت مطمئن و ایمن از ایران را بگیرند.

به عقیده شماری از کارشناسان، ضعف‌های موجود در ارایه خدمات مناسب به متقاضیان انتقال کالا از ایران، می‌بایست هر چه سریع‌تر مرتفع شود تا آنها مجبور نباشند مسیر انتقال کالای خود را تغییر دهند.

در خصوص تأمین امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری برای ارایه خدمات سریع و ارزان انتقال کالا گفتنی است، وجود امکانات زیربنایی حمل و نقل و ترانزیت نظیر بنادر و اسکله‌های مجهز، شبکه راه‌های ریلی و جاده‌ای مناسب، قواعد حقوقی و مقررات تسهیل‌کننده تجارت و ترانزیت، از مزیت‌های ایران برای توسعه ترانزیت در منطقه و جهان است. این عوامل نقش مؤثری در ترانزیت سریع، کم‌هزینه و مطمئن از قلمرو ایران دارد.

موقعیت ویژه جغرافیایی ایران، نقش مهمی در ارزان و سریع به مقصد رساندن صادرات و واردات کشورهای شرق آسیا، هند، اروپا، کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اگو) و سایر همسایگان دارد.

گمرک ایران در سال‌های اخیر در زمینه آسان‌سازی و مکانیزاسیون (رایانه‌ای کردن) امور گمرکی ترانزیت کالا و روان‌سازی و اعمال مدیریت نوین در امور گمرکی ترانزیت از ایران، گام‌های اساسی برداشته است.

آمار ارایه شده از سوی گمرک حاکی است، گمرک ایران در حال حاضر ۶۰ گمرکخانه شامل ۲۹ گمرک

مرزی، خدمات ترانزیت گمرکی و یا ترانزیت خارجی ارایه می‌کند و تمام گذرگاه‌های آبی و بنادر جنوبی و شمالی کشور شامل ۱۰ بندر اصلی و چندمنظوره، تمام مرزهای مجاز زمینی با کشورهای همجوار شامل ۱۲ گذرگاه مرزی، تمام گذرگاه‌های ریلی مرزی و فرودگاه‌های مهرآباد و پیام، تحت پوشش خدمات گمرکی ترانزیت خارجی قرار دارند.

ضمناً گمرک ایران با عضویت در کنوانسیون ترانزیتی «تیر»، نقش مهمی در تسهیل تجارت بین‌المللی و حمل و نقل دارد و تمام تسهیلات کنوانسیون یاد شده را به ترانزیت‌کنندگان کالا با عنوان «کارن‌تیر» ارایه می‌دهد.

گمرکات مجاز به فعالیت در رویه «تیر» تاکنون به ۴۱ گمرک افزایش یافته که ۳۴ گمرک به عنوان «مبدأتیر»، ۱۰ گمرک به عنوان «سراهی» و ۲۷ گمرک به عنوان «مقصدتیر» در امر ترانزیت فعالیت می‌کنند.

مسئولان گمرک همواره آمادگی ایران را برای گسترش همکاری با کشورهای عضو اگو در زمینه تجارت و ترانزیت گمرکی اعلام و پیشنهاد کرده‌اند: برای ایجاد هماهنگی و یکسان‌سازی رویه‌های گمرکی ترانزیت در بین کشورهای عضو اگو، دوره‌های آموزشی مدیریت و کنترل سیستم‌های ترانزیتی با همکاری سازمان جهانی گمرک و سازمان ملل، برگزار شود.

آمار گمرک ایران نشان می‌دهد، سال گذشته ۳ میلیون و ۵۰۴ هزار و ۹۷۹ تن کالا به ارزش حدود ۶ میلیارد دلار از قلمرو ایران ترانزیت شد که نسبت به سال ۱۳۷۸ از نظر وزن ۶ درصد و از لحاظ ارزش ۷/۵ درصد رشد داشت.

به عقیده کارشناسان، با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور و امکانات و تسهیلات فراهم شده برای ترانزیت کالا از طریق ایران و حجم مبادلات خارجی کشورهای منطقه، میزان ترانزیت کالا از ایران در سال گذشته، متناسب با ظرفیت و توانمندی موجود نبوده است.

با وجود رشد ۷/۵ درصدی ارزش کالاهای ترانزیت شده از ایران و رسیدن آن به رقم ۵ میلیارد دلار در سال گذشته، سهم ایران در عبور کالاهای در منطقه می‌تواند به مراتب بیش از آن باشد.

کارشناسان با اشاره به مسیر پاکستان، افغانستان، کشورهای آسیای میانه که در صورت برقراری صلح در افغانستان، از مسیرهای رقیب تلقی می‌شود، ضرورت بهره‌برداری از فرصت تجاری در دسترس (در زمینه ترانزیت کالا) را گوشزد می‌کنند.

آنها با اشاره به ارتباط ریلی و جاده‌ای از حاشیه خلیج فارس و دریای عمان تا مرزهای شمالی ایران و نیز مسیر جاده‌ای موجود شرق تا غرب کشور، بازاریابی ترانزیت کالا را بسیار مهم تلقی کرده و اظهار

می‌دارند که در این زمینه هنوز فعالیت چشمگیری صورت نگرفته است.

یک مقام ارشد گمرک ایران اظهار داشت: با تصویب لایحه جدید قانون امور گمرکی، مبادلات الکترونیکی جایگزین مبادلات کاغذی خواهد شد، اما مسأله بازاریابی ترانزیت کالا از ایران نمی‌بایست کم‌اهمیت تلقی شود. در اغلب گمرکات دنیا از تجهیزات پیشرفته، شیوه‌های انتخاب خطر، بازرسی اتفاقی، کنترل‌های استنادی به جای معاینه فیزیکی استفاده می‌شود که در لایحه قانونی اخیر این موارد دیده شده است.

این مقام تصریح کرد: با تصویب این لایحه، علاوه بر شفاف‌سازی، تمامی کارهای گمرکی به صورت پیشرفته و همگام با گمرکات مدرن دنیا، انجام خواهد شد.

همچنین، سیدمحمد بهشتیان معاون امور گمرکی، نیز اظهار داشت: در تدوین لایحه پیشنهادی به هیأت دولت، گمرک از قانون گات ۹۴ در مورد ارزش کالا، روش‌های مبادله کالا، ترانزیت و لغو موانع غیرتعمرفه‌ای بهره برده است. همچنین از موافقتنامه ماده ۷ گات که ۱۴۰ کشور از آن پیروی می‌کنند، در تدوین قانون جدید استفاده شده است.

با توجه به آنکه در ۳۰ سال اخیر حجم تجارت جهانی ۴ برابر افزایش یافته و وزن کالاهای مورد مبادله جهانی در سال میلادی گذشته به بیش از ۵ میلیارد تن رسیده، بهره‌گیری از

موقعیت ترانزیت کالا برای کشورهای برخوردار از این مزیت، به رقابتی جدید تبدیل شده است. جمهوری اسلامی ایران در این رقابت می‌تواند جایگاه ویژه‌ای کسب کند و نقش کلیدی در ترانزیت منطقه و جهان ایفا کند.

کارشناسان عقیده دارند که بهره‌گیری بهینه از امکانات و تسهیلات موجود در بخش حمل و نقل و ارتباطات ترانزیت، مستلزم بازاریابی مناسب و ارائه خدمات سریع و مطمئن با هزینه رقابتی می‌باشد و در این راستا بخش خصوصی و دولت با همکاری متقابل می‌توانند گام‌های مؤثری بردارند و امکان افزایش ترانزیت کالا و رشد درآمدهای ارزی از این مهم را فراهم آورند.

انتظار می‌رود که هیأت دولت در تصویب لایحه جدید قانون امور گمرکی که می‌تواند مبادلات ایران با جهان و نقش ایران در ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی را متحول سازد، سرعت عمل به خرج دهد و گمرکات کشور تسهیلات و خدمات مناسب را در کنار دیگر نهادهای درگیر برای گسترش ترانزیت کالا از ایران، در اسرع وقت ارائه نمایند.

