

میزگرد:

## نقش ترانزیت کالا در توسعه تجارت با کشورهای منطقه

آن چه می خوانید متن مکتوب میزگردی است که با عنوان «نقش ترانزیت کالا در توسعه تجارت با کشورهای منطقه» با حضور آقایان دکتر حمیدرضا اشرف زاده، (عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی)، مهندس عطر چیان (مدیر کل دفتر ترانزیت و پایانه های مرزی و رئیس دبیرخانه کریدور شمال - جنوب)، مهندس ساسانی (مدیر کل اداره ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و کشتیرانی) و دکتر علی محمودی (استاد دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران)، در محل موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی برگزار شده است.



■ **اشرف زاده:** طبق نظر جناب آقای مهندس دودانگه، ریاست محترم موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی برای اطلاع‌رسانی عمومی از نتایج تحقیقات انجام شده در موسسه و همچنین کمک به تحقیقات انجام شده در این موسسه از جانب صاحبان فکر و اندیشه و متخصصان عزیزی که در تک تک موضوعات صاحب نظر هستند، دعوت شده تا در میزگردهای تخصصی شرکت فرمایند.

من در ابتدا از مدعوین محترم جناب آقای مهندس ساسانی مدیر کل محترم اداره ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و کشتیرانی، همچنین از جناب آقای مهندس عطرچیان مدیر کل دفتر ترانزیت و پایانه‌ای مرزی و رییس دبیرخانه کریدور شمال-جنوب و جناب آقای دکتر محمودی استاد دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران بسیار تشکر می‌کنم. میزگرد حاضر بسیار موضوع حایز اهمیتی برای سازمان‌های اعضای مدعو و همچنین موسسه است. امروز در مورد کریدورهای حاضر در کشور به ویژه کریدور شمال و جنوب که تاثیر بسزایی روی توسعه حمل و نقل و همچنین رشد و توسعه اقتصادی کشور خواهد داشت، بحث‌های زیادی خواهد شد. انشاء...

قبل شروع بحث بطور مختصر مطالبی پیرامون منشاء وجودی این میزگرد خدمت حضار ارایه می‌گردد. موضوع میزگرد حاضر حاصل بخشی از نتایج طرح پژوهشی با عنوان "نقش ترانزیت کالا در ایران: مطالعه موردی کشورهای آسیای میانه" است. این مطالعه توسط آقای رضا محسنی پژوهشگر مدیریت گروه مطالعات بازرگانی خارجی و اقتصادبین‌الملل به مدیر مسئولی جناب آقای دکتر محمودی تقریباً از یک سال قبل شروع گردیده است. اما بعد از انجام پژوهش مذکور از ایشان خواهش کردیم که بر اساس مطالعه انجام شده نتایج حاصل از مطالعه خود را بصورت سوال‌های متعدد در قالب یک میزگرد درآورده تا با شرکت متخصصان و صاحبان نظران در این زمینه به تقویت مطالعه خود بپردازند.

در این رابطه طبق معمول جلسات قبلی میزگرد یکسری سئوالاتی را از پیش تهیه کردیم که قبلاً در اختیار اعضای میزگرد قرار گرفته است. لذا با توجه به این مقدمه‌ای که خدمتان ارایه گردید از جناب آقای دکتر محمودی می‌خواهم نظرات خود را پیرامون موضوع ارایه فرمایند.

■ **محمودی:** من قبل از هر چیز از آقای محسنی باید تشکر کنم چون در تهیه این طرح پژوهشی زحمت کشیدند و این نشست در واقع حاصل کوشش‌های ایشان است چرا که به عقیده من ترانزیت که ناشی از مزیت نسبی موقعیتی ما در کشور است باید مورد توجه سیاستگذاران قرار بگیرد تا بتوان در آینده‌ای بسیار نزدیک درآمدهای حاصل از ترانزیت را جانشین درآمدهای نفتی در کشور شود، چرا که ما در گذشته نیز از ترانزیت بهره اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و تاریخی فراوانی بردیم.

قصد من این نیست که بازگشت به دوره‌های تاریخی مارکوپولو یا دروان نفوذ استعماری انگلیس در شرق داشته باشم. در این دوران که جاده ادویه و جاده ابریشم از ایران می‌گذشت به این طریق با جهانیان آشنا شدیم و آن‌ها نیز با ما آشنا شدند و بعد از آن فرهنگ و کالا‌های ما به اروپا راه یافت. ولی امروزه ترانزیت در واقع بعد از توسعه اقتصاد جهانی به ویژه حرکت جهانیان به سمت globalization (جهانی شدن اقتصاد) اعتبار و اهمیت بیشتری پیدا کرده است چرا که تعاملات بین توده‌های و گروه‌های تجاری جهان جز از طریق ارتباط و حمل و نقل ممکن نیست و لذا با توسعه تجارت جهانی که در راستای رهنمودهای WTO (سازمان تجارت

جهانی) است که هر روز وسعت بیشتری می‌گیرد، بحث ترانزیت یک مقوله مهمی تری را در اقتصاد به خود اختصاص می‌دهد. برای کشوری نظیر ایران که از مزیت نسبی بالایی برای ترانزیت برخوردار است، لازم است که در این مورد تحلیل‌ها و آینده نگری در توسعه این بخش داشته باشیم. ابزارهای این توسعه را که هم‌اکنون هم بحمد... مسئولین محترم‌شان در اینجا حضور دارند، طرح مسئله کنیم. راهکارهایی برای این مطلب جستجو کنیم. من بیشتر صحبت نمی‌کنم و زمینه را باز می‌کنم برای صحبت دوستان و اساتید محترم.

این بحث را گرچه به صورت سئوال طرح موضوع شده اما به طور کلی این بحث را در سه قسمت می‌خواهیم پی‌گیری کنیم. اول اینکه اصلاً ترانزیت چه مقوله‌ای هست؟ چه نقشی را در اقتصاد و بخصوص تجارت جهانی ایفا می‌کند؟ راهکارهای سرمایه‌گذاری در این امر مهم چگونه ممکن می‌شود؟ قسمت دوم بحث ما بیشتر پیرامون ایران خواهد بود. کوشش خواهیم کرد مزیت نسبی ایران را در ترانزیت و مسیرهایی را که از ایران عبور می‌کند، شناسایی و پتانسیل ترانزیت ایران را ارزیابی کنیم و بالاخره قسمت سوم به پرسش و پاسخ و جمع‌بندی و نتیجه‌گیری به پردازیم.

من تا اینجا از حضار تشکر می‌کنم و در ابتدا از آقای مهندس عطرچیان و سپس از آقای ساسانی می‌خواهم که برای ترانزیت یک تعریف شناخته شده‌ای در سطح بین‌المللی ارایه نمایند. من در روزهای پیش که به برخی از اسناد چاپ شده از طرف وزارت راه و ترابری نگاه می‌کردم در آنجا دیدم که مقوله ورود کالا به مناطق آزاد، توقف آن‌ها در انبارهای مناطق آزاد و مجدداً باز پس گرداندن آن‌ها را در مقوله ترانزیت تعریف کرده در حالیکه به عقیده من این تعریف نمی‌تواند صحیح باشد. ترانزیت یعنی عبور کالا و حرکت از یک مرز به یک مرز دیگری که کالا خارج شود. اکنون از مهندس عطرچیان خواهش می‌کنم در این رابطه به بیان نظرات خود بپردازند.

■ **عطرچیان:** خیلی خوشبختم که در خدمت عزیزان هستم و تشکر می‌کنم از موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی که ترتیب این میزگرد را دادند تا در خدمت عزیزان باشیم و لحظاتی را در باب ترانزیت صحبت کنیم. با توجه به اینکه سرفصل‌های بحث را قبلاً برای ما فرستاده بودند من مطالب خود را قالب پاور پوینت آماده کرده‌ام که در این جلسه ارایه دهم که بحث اول به بررسی تعریف ترانزیت می‌پردازد. در ادامه مطالب سابقه تاریخی ترانزیت، عملکرد آن در ایران و از چه زمانی توسعه ترانزیت در کشور آغاز شده و اساساً چه مسابلی مطرح شد که ترانزیت در ایران توسعه پیدا کرد، کریدورهای ترانزیتی که از مسیر ایران می‌گذرد چیست و چه اقداماتی از جانب دولت برای توسعه ترانزیت بوجود آمده است و برنامه‌هایی که برای آینده ترانزیت در نظر گرفته شده، ارایه می‌گردد.

■ **اشرف زاده:** از آنجائیکه می‌خواهیم در ابتدا به مبانی نظری در نقش و اهمیت ترانزیت بپردازیم اگر موافق باشید ابتدا مدعوین عزیز به این مطلب بپردازند.

■ **عطرچیان:** بهتر است آقای ساسانی شروع بفرمایید که اگر قرار شد ادامه بدهم با توجه به مطالب آماده شده در پاور پوینت بحث ترانزیت را شروع کنم.

■ **ساسانی:** بسم... الرحمن الرحيم. البته من نمی دانم در جلسه چه عزیزانی حضور دارند؟

■ **اشرف زاده:** آقای مهندس اگر اجازه بفرمایید من به معرفی بپردازم. جناب آقای زنجیرانی فراهانی مدیر بخش لجستیک و زنجیره تامین موسسه هستند که افتخار داریم در خدمتشان هستیم. سایر اعضای شرکت کننده در میزگرد از گروه های پژوهشی که به ترتیب از همکاران گروه پژوهشی بازرگانی خارجی و اقتصاد بین الملل و همچنین سایر گروه های پژوهشی موسسه هستند. در اینجا خواستم یک معرفی اجمالی کرده باشم و در زمان لازم به معرفی عزیزان می پردازیم. لذا در اینجا از جناب آقای مهندس ساسانی خواهش می کنم شروع بفرمایید.

■ **ساسانی:** خوشحالم که در خدمت این عزیزان هستم. در این جلسه سعی می کنم که دولتی و اداری صحبت نکنم مگر اینکه بحث علمی باشد. من متأسفانه ایران نبودم و سئوالاتی را که می فرمایید ندیدم ولی چون برای این جلسه ارزش قایل بودم گفتم که باید حتما شرکت کنم.

در بحث تعریف ترانزیت و قانون گمرکی در تمام کشورها وقتی می خواهند نقش حمل و نقل را مورد بررسی قرار دهند به قوانین گمرکی و تعاریفی که در گمرک وجود دارد، معطوف می شوند. ضمن اینکه گمرکات در کشورهای مختلف تعاریف مختلفی را در تعریف ترانزیت مطرح کرده اند. در اینجا من تعریف ترانزیت را از نقطه نظر گمرک ایران عرض می کنم که عبور یک کالا از بیش از سه مسیر مرز را کالای ترانزیت گویند. در نتیجه کالای ترانزیتی از کشوری که از آن عبور می کند به عنوان مالک کالا محسوب نمی شود بلکه از یک مرز از یک طرف وارد و از طرف مرز دیگر خارج می شود. این مرز می تواند یک طرف آب، طرف دیگر هم آب باشد و یا یک طرف آب و طرف دیگر خشکی یا خشکی به خشکی که کالا از آن عبور می کند. در مراجع بین المللی که در اینترنت دنبال آن می گشتم بحث پیرامون Access (دستیابی و دسترسی) مطرح کرده بطوری که کشورها برای عبور کالاها تعریف خاصی را ارایه نداده مگر اینکه وارد تعاریف گمرکی آن کشور بشویم. اما در این رابطه چیزی که به طور کلی به عنوان ترانزیت اشاره می شود، کالایی که مالکش فردی بوده و از یک مرز وارد و توسط مدل های مختلف حمل و نقل از آن کشور عبور می کند.

قوانین مختلفی در گمرکات مختلف کشورها برای کالای ترانزیت گذاشته شده است. اما متأسفانه کشورهای در حال توسعه یا توسعه نیافته مشکلات بسیار سنگینی در گمرکات و قوانین شان داشتند و کشورهای پیشرفته هم توانستند این موضوعات را دنبال کنند و به نحوی حل و فصل نمایند. بطوری که معمولاً کالاهای ترانزیتی و مشتری (customizer) را به صورت random (تصادفی) در دستور بازرسی قرار می گیرد. در کشورهای پیشرفته بازرسی بسیار محدود است ولی در کشورهایی مثل ما که یک مقدار محدودیت ورود و خروج در مرز کشور وجود دارد نظارت و بازرسی زیاد و طولانی می شود. به همین جهت قیمت تمام شده و زمان حمل و نقل برای کالاهای ترانزیتی افزایش می یابد، این تعاریف کلی بود که در بحث ترانزیت به آن می توان اشاره نمود. در اینجا اگر سایر اعضای مطالبی را می خواهند بصورت کلی ارایه نمایند تا در ادامه به مباحث تخصصی بپردازیم.

■ **محمودی:** خواهش می کنم، آقای مهندس عطر چیان جناب عالی در رابطه با این مطالب نظر خود را بفرمایید.

■ **عطر چیان:** معمولاً کالاهای ترانزیتی مبدا و مقصد آن ها خارج از کشور است. خیلی کوتاه بخواهیم ترانزیت را معرفی بکنیم کالایی است که مبدا و مقصد آن خارج کشور است بنابراین تقاضا برای آن کالا از یک نقطه خارج از کشور و همچنین عرضه آن نیز از نقطه ای در خارج از کشور ترانزیت کننده شکل گرفته و به هیچ وجه کشوری که ترانزیت کننده است در بوجود آمدن عرضه و تقاضا نقش اصلی را ندارد بلکه نقش فرعی و حاشیه ای داشته که می توانیم آن ها را مورد بحث قرار بدهیم.

■ **محمودی:** خیلی متشکرم، من یک نکته را اضافه کنم که اگر اجازه بدهید فقط صرفاً روی کالا تمرکز نایستیم. سفر مسافرانی هم که از یک مرز وارد و به یک مرز خروجی دیگر مراجعه می کنند و جزو ترانزیت محسوب می شود. ممکن است تعدادی از مسافران ترکمنستان قصد رفتن به عراق را داشته باشند از ما مجوز می گیرند که از شمال شرقی کشور وارد بشوند و در جنوب غربی کشور از مرز کشور ما خارج و وارد کشور عراق بشوند این کار یعنی در واقع اجازه عبور از یک مرز ورودی به یک مرز خروجی کشور مشروط بر اینکه کالا و مسافر در کشور متوقف یا توزیع نشود، حتی کانتینر ترانزیت که کالا را می برد در داخل کشور باز نشود و همچنین اتوبوسی که مسافرها را می برد فقط برای ۴۸ ساعتی مجاز به حرکت می باشند و از محل های معین و تعریف شده نظیر رستوران یا استراحتگاه ها استفاده کند. این در واقع تعریف ترانزیت است.

بنابراین آنچه که بحث ترانزیت را بیشتر زیر سؤال می برد ضابطه مندی ترانزیت است و حتی اجازه بدهید از اینجا من یک نکته ای را اشاره کنم که این ضابطه مندی گاهی موجب تعالی و توسعه ترانزیت می شود گاهی سنگ بزرگی بر مسیر ترانزیت می اندازد و منافع یک کشور را زیر سؤال می برد ما امروز بر سر این قضیه می خواهیم بیشتر بحث کنیم. اما قبل از اینکه ما وارد این مقوله بشویم من خواهش می کنم از دوستان عزیزمان کمک بگیرم که به عقیده شما تاکنون ترانزیت چقدر نقش اقتصادی در کشور ما و در سایر کشورها تا به حال داشته است؟

■ **ساسانی:** ترانزیت یک Opportunity (فرصت، مزیت) است و بر حسب موقعیت استراتژیک یک کشوری که در منطقه قرار دارد و بازارهایی که در کنار آن وجود دارد، ایجاد می گردد. ترانزیت از سه جهت درآمد ارزی، ایجاد اشتغال و ثبات سیاسی از اهمیت خاصی برخوردار است. لذا در این رابطه مزیت نسبی موقعیت ایران در منطقه بسیار خاص است. ایران هم از نظر صادرات و ترانزیت انرژی که به گفته اقتصاددانان بخش انرژی، دریای خزر در سال های آتی به عنوان یکی از مراکز مهم دنیا برای صادرات انرژی خواهد بود، همینطور موقعیت خاص خلیج فارس ایران، در منطقه ای که با کشورهای CIS، قفقاز و هند همسایه هستیم، قرار گرفته است.

در تحلیل بازار شاید حدود ۱۰ درصد به این موضوع پرداخته شده و من کمتر نتوانستم پیدا کنم و شاید بگویم بیشتر معضل مادر بررسی بازار مناسب است که بدانیم اگر تمام زیر مجموعه های تسهیلاتی حمل و نقل چند وجهی با مقررات و قوانین هماهنگ باشند و آمادگی کامل برای ترانزیت از مسیرها وجود داشته باشد چه حجم کالایی می تواند از مسیر ایران عبور کند. در این

رابطه مقادیر متفاوتی نظیر ۲۵، ۳۰ و ۶۰ میلیون آرایه شده، اما واقعیت آن از نظر من کمتر می‌باشد. برای همین با بررسی در بخش درآمد آمارهای سال ۸۵ مشاهده گردید که بطور متعارف معمول است که در دنیا ۱۰ درصد ارزش کالا (بر حسب ارزش گمرک) را به عنوان درآمد فرض می‌کنند که در این ارتباط اگر به محاسبه آن برای اقتصاد ایران بپردازیم به رقم قابل توجهی خواهیم رسید.

لذا بر این اساس اشتغالزایی بسیار مناسبی را با توجه به جوان بودن کشورمان به همراه می‌آورد. همانطوریکه می‌دانید بحث اشتغال چقدر برای کشورمان از اهمیت خاصی برخوردار است همینطور با توجه به موضوعاتی که بعد از انقلاب اسلامی با آن مواجه بودیم از جمله ثبات سیاسی، این امر برای کشور ما بسیار ارزنده و مهم خواهد بود به این جهت که اگر ما بتوانیم اقدام به تشویق و جذب کالا از مسیر ایران بنماییم و ایران را به عنوان یک سرزمین امن برای کالاها و به قول معرف ثروت دیگران معرفی کنیم می‌توان پیشرفت‌های چشمگیری را در این ارتباط به دست آوریم.

لذا بر این اساس مزیتی که ترانزیت برای ما به همراه می‌آورد را می‌توان در سه گروه طبقه‌بندی کرد ۱- اشتغال که شدیداً نیازمند آن هستیم. ۲- بحث سیاسی ۳- بحث جایگزین کردن صادرات یک وجهی. که با بحث ترانزیت بدون اینکه هیچگونه از مواد اولیه کشورمان به حراج رود (که الان ارزانترین کالای دنیا مواد اولیه کشورهای توسعه نیافته و در حال توسعه است) درآمد مناسبی را کسب کنیم. بنابراین مشاهده می‌کنیم که ترانزیت نقش بسیار مهم و ارزنده‌ای برای ما دارد.

■ **محمودی:** آقای مهندس این امر همواره مورد توجه تحلیل‌گران قرار دارد اما برای بدست آوردن این مزیت‌ها ما ابتدا نیاز به زیرساختها داریم، بخصوص در بخش حمل و نقل بدست آوردن یک واحد ارزش افزوده در این بخش به حجم سرمایه‌گذاری بیش از سایر بخش‌های برای ایجاد ارزش افزوده نیاز دارد یعنی حمل و نقل سرمایه‌بر است و به همین دلیل در اکثر کشورهای دنیا سرمایه‌گذاری در زیرساختهای حمل و نقل را دولت به عهده می‌گیرد (لازم به ذکر است در ایالت متحده در برخی از موارد بخش خصوصی این امر را عهده‌دار می‌شود) زیرا بخش خصوصی به دلیل نگرش کوتاه‌مدت آنان در سرمایه‌گذاری‌ها عموماً از چنین امری استقبال نمی‌نمایند. اکنون می‌خواهیم وارد بحث ایران شویم لذا از آقای مهندس عطرچیان که پاورپوینت ایشان آماده شده می‌خواهیم ببینیم که چه مقدار در ترانزیت ایران سرمایه‌گذاری کردیم؟ آیا با شناسایی مزیت نسبی در ترانزیت چنین حجم سرمایه‌گذاری قابلیت بهره‌برداری از آن را فراهم می‌سازد؟ یا اگر چنین امکانی فراهم نیست، نقاط ضعف این سرمایه‌گذاری برای توسعه ترانزیت و راهکارهای آن چیست؟

■ **عطرچیان:** اگر ما بخواهیم سرمایه‌گذاری را مورد بحث قرار دهیم می‌توان آن را در سه بخش جاده، ریل و دریا طبقه‌بندی کنیم. بحث سرمایه‌گذاری زیربنایی در توسعه ترانزیت معمولاً چنین امری در بخش حمل و نقل فقط برای توسعه ترانزیت سرمایه‌گذاری نمی‌کنند بلکه همچنین دولت وظیفه دارد که برای رفع جابجایی کند کالا اساساً در داخل کشور و یا خارج کشور در امور حمل و نقل بین‌المللی سرمایه‌گذاری زیربنایی در این بخش‌ها را توسعه دهد. پیشنهادم این است که اگر شما اجازه بدهید من یک ۲۰ دقیقه در مورد

این پاورپوینت یک توضیحاتی بدهم بعد یک مقدار بحث شاید هم جهت پیدا کند و در رابطه با این سئوالات در قالب پاورپوینت توضیحات لازمه را ارائه خواهیم نمود.

■ **محمودی:** خواهش می‌کنم آقای مهندس بفرمایید.

■ **عطرچیان:** پس بر اساس مطالب پاورپوینت توضیح می‌دهیم و به بخشی از سئوالات می‌توانیم روی همین مطالب بپردازیم. ببیند ما در بخش ترانزیت یک شعاری داریم می‌گوییم غفلت در ترانزیت مساوی است با ناکامی در توسعه اقتصادی کشور، حال چرا این مطلب را می‌گوییم بعداً در پاورپوینت‌هایی که داریم بر اساس آمار و اطلاعات به بررسی می‌پردازیم. ترانزیت آنچنان مقوله مهمی است که در حوزه اقتصاد، کشورها ترجیح می‌دهند در این بخش سرمایه‌گذاری کنند یعنی ارتباط تنگاتنگی بین توسعه ترانزیت و توسعه اقتصادی کشورها وجود دارد که ما با آمار و ارقام در پایان بحث به نتیجه‌گیری می‌پردازیم.

ترانزیت یک سابقه ۳۰۰۰ ساله در کشور ما دارد. در کشور ما حدوداً از سه هزار سال پیش دارای مسیرهای ترانزیتی راه مرارید و راه شاهی بوده و این از جمله مسیرهای مهم ترانزیتی کشور محسوب می‌گردد. در اواخر دهه ۱۳۶۰ در واقع اتفاقی افتاد یکی ایجاد کشورهای جدید در منطقه بود و کشور ما با کشورهای همسایه که هر کدام نیازهایی داشتند، مواجه گردید. کشورهای CIS یا کشورهای واقع در آسیای مرکزی هر کدام نیازهای جداگانه‌ای از اتحاد شوروی سابق داشتند. از طرف دیگر رشد اقتصادی کشورهای جنوب شرقی آسیا مثل چین، مالزی و سنگاپور که با رشد اقتصادی این کشورها در اواخر دهه ۱۹۸۰ توانستند بخشی از بازارهای اروپا را تصرف کنند و بازاری در اروپا بوجود آورند (در اروپا می‌بینیم که چین امروز یکی از بازارهای عمده‌اش در واقع به سمت کشورهای اروپایی است).

از طرف دیگر هم ما در منطقه خودمان رشد کشورهای حاشیه خلیج فارس را مشاهده نمودیم یعنی در کشورهای حوزه خلیج فارس با رشد درآمدهای نفتی به یک رونق اقتصادی بسیار گسترده‌ای طی حدود بیست و سی سال گذشته مواجه شدند که باعث گردید تحولاتی را در منطقه انجام بگیرد که از جمله آن می‌توان به تحولات تجاری اشاره نمود و مسیر ترانزیت در کشور ما دوباره رونق پیدا کند.

اسلاید بعدی در واقع همان بحث مربوط به تعریف ترانزیت است که من در اول بحث اشاره نمودم. در مورد اثرات مستقیم ترانزیت می‌توان آن را به چهار گروه طبقه‌بندی نمود:

۱. افزایش درآمدهای ملی

۲. ایجاد اشتغال

۳. ایجاد امنیت

۴. توسعه عمران منطقه‌ای (یعنی هر جا که کالای ترانزیتی یا مسافر ترانزیتی بود دولت مجبور است سرمایه‌گذاری انجام بدهد).

در مورد اثرات غیر مستقیم ترانزیت می‌توان اشاره نمود که به هر حال کشورهای منطقه به مسیر ایران در واقع متکی می‌شوند بخشی از نیازهای کشورهای همسایه ما می‌تواند از طریق صادرات و واردات تامین شود و به هر حال کشوری که یک کشور ترانزیتی است می‌تواند تأثیرات سیاسی روی جغرافیای مناسبات سیاسی در منطقه بگذارد.

اسلاید بعدی در مورد درآمدهای ترانزیتی است که حتماً آقای دکتر

محمودی اشاره خواهند کرد. ما بر اساس برآوردهای کارشناسی (چون هیچ وقت این امر بر اساس یک نظام مالی صورت نگرفته است) درآمدهای مالی ترانزیت را به دو بخش درآمدهای مستقیم و غیر مستقیم تقسیم بندی می کنیم.

درآمدهای مستقیم: در آمدی است که دولت به طور کلی اخذ می کند و شامل این سرفصلها می باشد کرایه حمل، عوارض درآمدهای تخلیه، بارگیری، حق نمایندگی، مابه التفاوت سوخت، بحث های بیمه ای، هزینه های بن تضمینی، درآمدهای هزینه سفر، درآمدهای ایجاد اشتغال، مزیتها و درآمدهایی است که برای کشور ایجاد می کند.

### □ در اینجا در مورد درآمد مابه التفاوت توضیحی بدهید؟

■ **عطر چیان:** درآمد مابه التفاوت عبارت است از قیمت سوخت تمام شده در کشورهای همسایه از قیمت سوخت در کشور ما.

مثال: در حال حاضر در کشور ترکیه قیمت سوخت بین ۱۸۰۰-۱۵۰۰ تومان در لیتر است در کشور ما مثلا ۸۰ تومان است برای گازوییل ۱۶ تومان است معمولا کامیونها گازوییل مصرف می کنند، کامیونهای ترک که به ایران می آیند نیاز به سوخت دارند و قیمت سوختی که به کامیونهای ترک می دهیم دیگر ۱۶ تومان نیست چون سوبسیدی که ما می دهیم برای ناوگان ملی داخلی است ولی به ناوگان سایر کشورها قیمت بالاتری می دهیم این مابه تفاوت را مابه التفاوت سوخت گویند. در بسیاری از کشورهای همسایه قیمت سوخت گرانتر از ایران است.

### □ قیمتش چقدر است؟ چقدر بیشتر می گیرم؟

■ **عطر چیان:** آن رقم که محاسباتی است همین الان برای کشور ترکیه ۸۰ سنت، برای پاکستان ۵۰ سنت، و برای کشور آذربایجان و ارمنستان ۵۰ سنت برای هر لیتر است.

من در اینجا یک مروری بر عرضه کالا و خدمات در سال ۲۰۰۵ را مورد اشاره قرار می دهم. ارزش تجارت کالا در سال ۲۰۰۵ حدود ۸۱۰۰ میلیارد دلار است از این ارزش یک سوم آن سهم تجارت جهانی بین آسیا و اروپا است. در سال ۲۰۰۵ تجارت جهانی بین آسیا و اروپا حدود ۲۷۰۰ میلیارد دلار است که البته در مورد رقم دقیقش آقای دکتر محمودی حتما توضیحات مفصل تر خواهند داد. بطور متعارف معمولا ۱۰ درصد ارزش تجارت کالا به عنوان تقریبی از کرایه حمل مدنظر قرار می گیرد. لذا کرایه حملی که ناشی از تجارت بین آسیا و اروپا است چیزی حدود ۲۷۰ میلیارد دلار است.

در اسلاید بعدی تصویری از کریدورهایی که از کشور ایران عبور نموده و ایران عضو کریدورهای منطقه است. در اینجا کریدورهای مهم را مشاهده می کنیم که عبارتند از:

- کریدور شمال - جنوب
- کریدور حمل و نقلی اروپا - قفقاز - آسیا (تراسیکا)
- کریدور سه گانه آلتید
- کریدور جاده ابریشم
- شبکه تار (حمل و نقل ریلی)
- شبکه بزرگراه های آسیایی

اینجا به معرفی هریک از آنان می پردازیم.

اسلاید بعدی مسیر کریدور شمال - جنوب را مشاهده می کنیم. از جنوب از بندر بمبئی در هندوستان شروع شده و از ایران از طریق بندر عباس

به بندرانزلی و بندر نوشهر و از طریق دریای خزر به طرف روسیه و شمال اروپا و بندر هلسینکی در فنلاند منتهی می شود.

در اسلاید بعدی کشورهای عضو کریدور را مشاهده می کنیم. در کل ۱۴ کشور پیمان ترانزیتی شمال - جنوب را امضاء نمودند و بزرگترین پیمان ترانزیتی بین آسیا و اروپا محسوب می گردد. که اعضای مؤسس آن عبارتند از ایران، هند و روسیه (جهت استحضار عزیزان عرض کنم که ج.ا. ایران به عنوان بنیانگذار این کریدور یا هند و روسیه بوده و دبیرخانه آن هم در وزارت راه و ترابری مستقر است) و کشورهای عضو عبارتند از بلاروس، قزاقستان، تاجیکستان، عمان، سوریه، آذربایجان، ارمنستان و کشورهای اکراین، ترکیه و قرقیزستان نیز اخیرا به عضویت درآمده اند و همچنین کشور بلغارستان متقاضی عضویت در کریدور بوده که تقاضای آن در دست بررسی است.

### □ پس مسیر کریدور آن خط نیست؟

■ **عطر چیان:** خیر در آن خط نیست. کلیه کشورهایی که در آن کانال قرار گرفتند یا در حاشیه آن مسیر اصلی قرار گرفتند درخواست عضویت دارند و عضو این کریدور هستند.

آن خط قرمزی را که ملاحظه می فرمایید مسیر سنتی تجارت کالا بین کشورهای عضو حوزه اقیانوس هند و اروپاست در حال حاضر کشورهای حوزه اقیانوس هند از طریق کانال سوئز یعنی تنها راه ارتباطی آن ها راه آبی به سمت شمال اروپاست و قسمت نقطه چینی که مشاهده می کنید کریدور شمال - جنوب است که از طریق ایران به سمت روسیه و شمال اروپا می رود. همانطور که در نقشه هم می بینید در مسیر فعلی کریدور از طریق بندر بمبئی به طرف بندر عباس است و سپس به بندر انزلی. امیرآباد و از آنجا به طرف بندر آستاراخان، مسکو. سن پترزبورگ منتهی می شود. مسیر فعلی یعنی مسیری که خط قرمز رنگ است و عمدتاً هم حمل و نقل دریایی است از طریق بندر بمبئی، اقیانوس هند، خلیج عدن یا باب المندب، دریای سرخ، کانال سوئز، تنگه جبل الطارق به طرف اقیانوس اطلس دریای مانس و دریای بالتیک در شمال اروپا منتهی می شود. کل این مسیر، مسیری است چند وجهی است بخشی از طریق دریا و بخشی از طریق جاده می گذرد.

### □ مسیر ۲ را گفتید ۳۰ درصد ارزانتر است؟

■ **عطر چیان:** بله آن مسیر قبلی که خط قرمز سنتی بود، مسیر سنتی مسیر فعلی است که چیزی حدود دوازده هزار کیلومتر است مسیر نقطه چین که مسیر کریدور شمال جنوب از نظر مسافت چیزی حدود هشت هزار کیلومتر است که حدودا چهار هزار کیلومتر کوتاهتر است که حالا باید از نظر قیمت و زمان حمل روی آن بحث کرد.

در اسلاید بعدی اهدافی که کریدور شمال - جنوب دنبال می شود، ارایه شده است. چون می خواهیم زودتر بگذریم و پردازیم به سئوالاتی که عزیزان دارند در اینجا سرفصل کلی اهداف ارایه می گردد که عبارتند از:

- توسعه مناسبات حمل و نقلی به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر.

- افزایش دسترسی طرفهای متعاقد این موافقتنامه به بازارهای جهانی.

- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین المللی کالا و مسافر.  
- تامین امنیت سفر، ایمنی محمولات و همچنین حفظ محیط زیست بر اساس استانداردهای بین المللی.

- هماهنگ سازی سیاستهای حمل و نقل و همچنین پی ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز حمل و نقل برای اجرای این موافقتنامه.  
- تامین شرایط برابر جهت عرضه کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد.

اسلاید بعدی: ما در کریدور شمال - جنوب دنبال سه بحث اساسی هستیم

- کاهش مدت زمان ترانزیت (عبور) کالا و مسافر.

- به حداقل رساندن هزینه های ترانزیت (عبور).

- ساده سازی و یکسان نمودن کلیه اسناد و تشریفات اداری (شامل امور گمرکی) ناظر بر حمل و نقل بین المللی کالا و مسافر بر اساس استانداردها و موافقتنامه های بین المللی جاری.

این بخش اخیر را در وزارت بازرگانی و عزیزان در موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی خیلی می توانند به ما کمک کنند. ما امروزه اسناد متعددی در بخش حمل و نقل داریم بخشی از آن اسناد گمرکی است و بخشی اسنادی است که در بخش تجارت می تواند به ما کمک کند.

اسلاید بعدی: کریدور شمال - جنوب چند ویژگی دارد:

- حمل و نقل چندوجهی (دریا، ریل، جاده و...)
- کوتاهی مسیر، صرفه جویی در زمان حمل
- ارزانی حمل، کاهش هزینه ها
- تقاطع با سایر کریدورها مانند تراسیکا و آلتید
- امنیت حمل

همانطور که گفته شد اول حمل و نقل در این مسیر چندوجهی بوده و همچنین طول مسیرهای آن کوتاهتر و ارزاتر و همچنین کریدور شمال - جنوب با کریدور ترانسیکا و آلتید که بعدا آن را توضیح خواهیم داد، تقاطع دارد. امنیت سفر از دیگر ویژگی های این کریدور است. در کریدور شمال - جنوب به دلیل اینکه مسیر اصلی آن از کشور ما می گذرد با توجه به کشورهای همسایه مثل کشورهای عراق، پاکستان و افغانستان. به هر حال امنیت کشور ما در حمل و نقل بسیار بیشتر از کشورهای دیگر است.

اسلاید بعدی: در اینجا یک مقایسه ای بین هزینه ها و مدت سفر بین مسیر فعلی و مسیر اصلی کریدور شمال جنوب را نشان می دهد که شاید شما عزیزان در موسسه زیاد درگیر این مطلب نباشید.

■ اشرف زاده: آقای مهندس روی این هزینه ها لطفا مقایسه ای داشته باشید؟

■ **عطر چیان:** این هزینه ها، هزینه های کانتینر است، در مسیر اصلی کریدور هزینه کانتینر ۴۰ فوت ۳۲۰۰ دلار و مدت زمان ۴۵ تا ۳۰ روز طول می کشد و در مسیر فعلی کریدور هزینه کانتینر ۴۰ فوت ۴۲۰۰ دلار و چیزی حدود ۶۰-۴۵ روز طول می کشد. البته در کریدور شمال - جنوب حمل و نقل چند وجهی است یعنی چند بار باید کانتینر تخلیه و بارگیری شود ولی در مسیر سنتی (فعلی) حمل و نقل فقط از مسیر دریاست یعنی فقط یک بار صاحب کالا بارش را در کشتی قرار می دهد و کشتی آن را حمل می کند. اسلاید بعدی: در این اسلاید روش ها حمل و نقل در کریدور شمال جنوب را نشان می دهد که در مباحث قبلی بطور خلاصه به آن اشاره گردید و در اینجا از آن می گذریم.

در اسلاید بعدی کریدور تراسیکا مشاهده می گردد که در واقع مخفف TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA (TRACECA) است. کریدوری است که به کمک اتحادیه اروپا شکل گرفته است. این کریدور کشورهای حوزه قفقاز (شامل آذربایجان، گرجستان و ارمنستان) را به اضافه کشورهای اروپای مرکزی از طریق دریای خزر به کشورهای آسیای میانه کشورهای قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان و کشورهایی که در شرق دریای خزر قرار گرفتند، وصل می کند. کریدور تراسیکا کریدوری است که از طریق دریای خزر کشورهای غرب دریای خزر را به کشورهای شرق دریای خزر متصل می سازد. شاخه جنوبی این کریدور از ج.ا.ایران می گذرد یعنی از طریق ترکیه و مرز بازرگان وارد کشور شده و از افغانستان عبور می کند.

در اسلاید بعدی برنامه تراسیکا را مشاهده می کنید. برنامه تراسیکا در کنفرانس بروکسل در ماه مه ۱۹۹۳ به مرحله اجرا درآمد که از طریق آن وزرای تجارت و حمل و نقل، از ۸ کشور اصلی تراسیکا (۵ جمهوری آسیای مرکزی و ۳ جمهوری قفقاز) گرد هم آمده و برنامه مساعدت فنی و مالی اتحادیه اروپا جهت توسعه کریدور حمل و نقلی بر روی محور غرب - شرق از اروپا، در امتداد دریای سیاه، از طریق قفقاز و دریای خزر به آسیای مرکزی را اجرا نمودند. اعضای این کریدور عبارتند از ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان، مغولستان، آکرین، مولداوی، ترکیه، بلغارستان، رومانی. اعضای اصلی آن شامل کشورهای حوزه قفقاز و کشورهای حوزه جمهوری آسیای میانه است در حال حاضر ج.ا.ایران تقاضای عضویت در این کریدور را ارایه نموده و مراحل عضویت آن در کمیسیون تراسیکا در حال نهایی شدن می باشد.

اسلاید بعدی: کریدورهای بعدی هم که ایران عضو می باشد کریدورهای سه گانه آلتید است که خطوط قرمز رنگ و سبزرنگی را که ملاحظه می کنید کریدورهای آلتید را نشان می دهند. این کریدورها مصوبه کمیسیون اسکاپ سازمان ملل متحد است که در واقع مخفف:

ASIAN LAND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT (ALTID) است. این کریدوری دارای سه شاخه است.

اسلاید بعدی: شاخه شرقی - غربی، شاخه شمالی - جنوبی و مرکزی است.

۱- کریدور شمالی: به موازات راه آهن سراسری سبیری و از طریق قزاقستان، روسیه و روسیه سفید به اروپا.

۲- کریدور مرکزی: با عبور از ترکمنستان و دریای خزر (بندر ترکمن باشی و باکو) به قفقاز و بنادر شرقی دریای سیاه (پوتی و باتومی) و از آنجا به اروپا.

۳- کریدور جنوبی: با عبور از ترکمنستان و قلمرو شمال خاک ایران به ترکیه و بلغارستان و شمال اروپا. همانطوریکه ملاحظه می گردد، شاخه جنوبی این کریدور از طریق جنوب دریای خزر از کشور ما عبور می کند. این کریدور حدودا چهل هزار کیلومتر طول دارد و از ۱۴ کشور عبور می کند و تقریباً ۲۸ کشور هم عضو می باشند

اسلاید بعدی: جاده معروف ابریشم را نشان می دهد. راه ابریشم قدمتی بیش از ۲۰۰۰ سال دارد.

کریدور مشهور تجاری اتصال قاره های آسیا و اروپا به یکدیگر، در

زمان‌های قدیم بوده است. طول این کریدور ۱۶۰۰۰ کیلومتر است و از منتهی‌الیه شرق چین و از شهرهای شانگهای و سیان شروع و با عبور از کشورهای آسیای میانه از شهرهای کاشغر، سمرقند و بخارا به تهران متصل می‌شود، سپس از تهران و در مسیر جنوبی به طرف شهرهای بغداد، دمشق و قاهره به اسکندریه و در مسیری دیگر به آنکارا، کنستانتینوپل و رم امتداد می‌یابد.

بنابراین کریدور جدید ابریشم یا جاده جدید ابریشم که در حال حاضر بر روی آن تاکید می‌شود و بیشتر روی آن مانور می‌دهند باز هم طبق معمول شاخه اصلی آن از مسیر ایران عبور می‌کند کریدور مذکور مسیر اصلی جاده ابریشم می‌باشد و شاخه‌های فرعی آن تا هندوستان و شمال دریای خزر امتداد دارد. شایان ذکر است در امتداد این جاده تاریخی حدود ۴۰ کشور وجود دارد. این کریدور از مشهورترین کریدورها از زمان قدیم برای مسیر ترانزیت کالا یا تجارت کالا محسوب می‌شده است.

اسلاید بعدی: این اسلاید همه این کریدورها را باهم نشان می‌دهد. کریدور شمال - جنوب، آلتید، کریدورهای ترانزیتی تراسیکا. در این میان موقعیت ایران از اهمیت خاصی برخوردار است. همانطوریکه در این نقشه مشاهده می‌گردد کشور ایران معبر گذر بسیاری از این کریدورهایی است که از کشور ما عبور می‌کند.

اسلاید بعدی: یکی دیگر از کریدورها را در قالب شبکه ریلی نشان می‌دهد. این شبکه کلا ریلی است و به شبکه حمل و نقل ریلی تار (TRANSPORT ASIAN RAILWAY) معروف می‌باشد. همانطور که مشاهده می‌گردد این کریدور از طریق ترکیه وارد ایران شده و از طریق تهران دو شاخه می‌شود که یکی به طرف پاکستان و یکی به طرف افغانستان می‌رود. این کریدور در اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌های جهان مورد تصویب قرار گرفته و مسیرهای اصلی آن هم در اسلاید بعدی قابل مشاهده است.

چهار مسیر شبکه سراسری راه‌آهن آسیایی عبارتند از:

۱- اروپای غربی - روسیه - قزاقستان - چین  
۲- اروپا - ترکیه - ایران - جنوب آسیا - جنوب چین و جنوب شرقی آسیا

۳- اروپا - ترکیه - ایران - آسیای مرکزی - چین

۴- شمال اروپا - روسیه - آسیای مرکزی - خلیج فارس

اسلاید بعدی شبکه بزرگراه‌های آسیایی را نشان می‌دهد. همانطور که در نقشه می‌بینید باز هم موقعیت جغرافیایی ایران طوری است که بسیاری از شبکه‌های بزرگراه‌های آسیا (که مصوبه کمیسیون اسکاپ سازمان ملل متحده است) از کشور ما عبور می‌کنند.

اسلاید بعدی: موقعیت بزرگراه‌های آسیایی را توضیح می‌دهد. هم اکنون طول شبکه بزرگراه‌های آسیایی بالغ بر ۱۴۰ هزار کیلومتر است و ۳۲ کشور عضو را در بر می‌گیرد. از این میان بیش از ۱۲۵ هزار کیلومتر آن را راه‌های دو خط، ۲ هزار و ۳۰۰ کیلومتر یک خط، حدود ۱۱ هزار کیلومتر فاقد روسازی و ۲ هزار کیلومتر آن شناسایی نشده است.

۵ ضابطه برای تعیین مسیرهای بزرگراه‌های آسیایی عبارتند از:

- اتصال پایتخت به پایتخت،

- اتصال مراکز صنعتی و کشاورزی،

- اتصال بنادر بزرگ دریایی و رودخانه‌ای،

- اتصال پایانه‌های کانتینری و محوطه‌های تخلیه کانتینر،

- اتصال مراکز عمده جذب توریست.

در اسلاید بعدی تقسیم‌بندی بزرگراه‌های آسیایی مشاهده می‌گردد. بزرگراه‌های آسیایی به ۴ گروه عمده تقسیم شده‌اند:

- گروه اولیه که این نوع بزرگراه با خطوط عبور چهار یا بیشتر، ضمن دارا بودن روسازی آسفالتی یا بتونی دارای دسترسی کنترل شده است. این گروه ۲۵ متر مقطع عرضی دارد. ( ۱۹ هزار و ۶۰۰ کیلومتر)

- کلاس یک که با خطوط عبور ۴ یا بیشتر دارای روسازی آسفالتی یا بتونی است و ۲۳ متر مقطع عرضی دارد. ( ۱۱ هزار کیلومتر)

- کلاس دو شامل بزرگراه‌هایی با دو خط عبور و روسازی آسفالتی یا بتونی و مقطع عرضی ۱۲ متر می‌شود. (۲۲ هزار و ۹۰۰ کیلومتر)

- در کلاس سه، بزرگراه با عرض کمتری تعریف شده، مقطع عرضی آن ۵/۱۰ متری است و دو خط عبور، با روسازی آسفالت سطحی دارد. ( ۴۱ هزار و ۶۰۰ کیلومتر)

البته ۲۳ هزار و ۷۰۰ کیلومتر هم مشخصات پایین‌تر از گروه سه دارند و ۲ هزار و ۷۰۰ کیلومتر از شبکه بزرگراه‌ی یاد شده، گزارش نشده باقی مانده است.

در اسلاید بعدی مسیرهای عبوری این بزرگراه از ایران را نشان می‌دهد که به سه مسیر تقسیم می‌گردد:

مسیر: ۱ AH مهم‌ترین خطوط بزرگراه آسیایی از توکیو آغاز، پس از گذر از آب به بوسان در کره جنوبی پیوسته و سپس از کشورهای مختلف از جمله ایران گذشته و در ازبکستان به شبکه راه‌های اروپایی می‌پیوندد.

مسیر ۱ AH از مشهد، سبزوار، دامغان، سمنان، قزوین، زنجان، تبریز و بازرگان می‌گذرد.

مسیر: ۱ AH از دنیپسار در اندونزی شروع و پس از گذر از دریا وارد ایران می‌شود و در خسروی به شبکه ارتباطی اسکوا می‌پیوندد ۲ AH. در ایران از زاهدان شروع می‌شود، کرمان، یزد، نایین، قم، سلفچگان و همدان را در بر می‌گیرد و به خسروی ختم می‌شود.

مسیر: ۷ AH که در واقع ادامه مسیر ۱ AH است از مرز اینچه برون، وارد ایران می‌شود، از ساری، سمنان، یزد و انار می‌گذرد و به بندرعباس ختم می‌شود.

اسلاید بعدی، اقدامات انجام شده در خصوص توسعه ترانزیت رادر وزارت و سازمان‌های مرتبط نشان می‌دهد. در بخش ترانزیت در دو بخش زیربنایی و روبنایی اقداماتی به عمل آورده شده است که در اینجا در قالب تسهیلات گمرکی، جاده‌ای، دریایی، ریلی و هوایی تقسیم‌بندی شده است.

تسهیلات گمرکی: اقدامات انجام شده در این بخش عبارتند از:

- مکانیزه نمودن رویه ترانزیت

- شبانه روزی کردن فعالیت برخی گمرکات ترانزیتی

- پذیرش بن بیمه به جای ضمانت نامه‌های لازم التودیع به گمرک

- تشکیل ستاد ویژه تسریع ترانزیت

- گسترش گمرکات مجاز به فعالیت در امر ترانزیت

- متمرکز نمودن و کاهش زمان انجام امور گمرکی ترانزیت

- گسترش همکاری‌های بین‌المللی ترانزیتی

- بهره‌گیری از دستگاه X-RAY

تسهیلات جاده‌ای: اقدامات انجام شده در این بخش عبارتند از:

- الحاق به کنوانسیون CMR

- امضای سند موافقتنامه کریدور شمال-جنوب و تصویب آن در مجلس شورای اسلامی ایران  
 تصویب آئین نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران  
 - نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای.  
 - مدیریت شبکه راههای کشور با الویت نگهداری ۱۸۲۸۰ کیلومتر  
 - توسعه و بهسازی مسیر جاده ای ترانزیتی از جمله بندرعباس - سرخس، بزرگراه قزوین - رشت - آستارا.  
 - توسعه و تکمیل بیش از ۱۹ پایانه مرزی.

**تسهیلات دریایی:** اقدامات انجام شده در این بخش عبارتند از:  
 - بهبود وضعیت ترمینال های کانتینری در بنادر جنوبی و شمالی کشور.

- برقراری خط رو-رو در دریای خزر  
 - احداث ترمینال نفتی در نکا و امیرآباد  
 - اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و احداث و بهره برداری از اسکله ۱۰۰ هزار تنی چند منظوره در بندر یادشده  
 - افزایش تجهیزات تخلیه و بارگیری در کلیه بنادر

**تسهیلات ریلی:** در بخش دریایی که حتما آقای ساسانی تکمیل خواهند کرد اقدامات انجام شده عبارتند از:

- افزایش ظرفیت تعویض بوژی در ایستگاه سرخس حدود ۱۶۰ تعویض بوژی در روز  
 - کوتاه نمودن مسیر سرخس - بندرعباس از ۲۴۴۰ کیلومتر به ۱۶۱۹ کیلومتر

- ایجاد کریدور امیرآباد-بندرعباس  
 - ارایه تخفیفات پلکانی برای حمل محمولات ترانزیتی  
 - احداث خط آهن لطف آباد-آرتیق

**تسهیلات هوایی:** از جمله اقدامات مهم در این بخش عبارتند از:  
 در بخش هوایی پروازهای ترانزیتی به دو بخش: ۱- فراز پروازی ۲- توقف دار، تقسیم می شوند که در حال حاضر با توجه به برخی عوامل فقط

انجام پروازهای ترانزیتی فراز پروازی در کشورمان از اهمیت ویژه ای برخوردار بوده و امکانات و تجهیزات لازم برای ارایه خدمات هوانوردی برای این پروازها تدارک دیده شده است که موجب گردیده است سالیانه بالغ بر ۱۰۳۰۰۰ پرواز در فضای کشور انجام پذیرد.

اسلاید بعدی آمار ترانزیت در سال ۸۴ و ۹ ماهه نخست سال ۸۵ را نشان می دهد. در سال ۸۴، ۹/۰۶ میلیون تن کالا از کشور ما ترانزیت شده که به تفکیک مواد نفتی و غیر نفتی و سواپ (سواپ نوعی ترانزیت کالا از کشور است که به عنوان مثال سوختی است که ما از شمال تحویل می گیریم در جنوب تحویل می دهیم) و در ۹ ماهه نخست سال ۸۵ میزان ترانزیت حدود ۷/۷ میلیون تن کالا می باشد و

پیش بینی می شود در سال ۸۵ نسبت به سال ۸۴ حدود ۱۰ درصد رشد در حوزه ترانزیت کالا داشته باشیم.

اسلاید بعدی رویکرد سال ۸۶ در حوزه حمل و نقل و ترانزیت در مجموعه وزارت راه و ترابری و سازمانهای ذیربط آن را نشان می دهد. در واقع به دنبال دستیابی به سهم مناسب از بازار حمل و نقل بین المللی و ترانزیت از طریق موارد زیر هستیم:

- گسترش همکاریهای منطقه ای و بین المللی و شرکت در مجامع بین المللی  
 - افزایش سهم جابجایی کالا در کریدور شمال - جنوب و پذیرش اعضای جدید

- توسعه و فعال سازی کریدور شرق - غرب  
 - راه اندازی و توسعه ترانزیت کالا در محور شرقی کشور  
 - ساماندهی پایانه های مرزی

- گسترش و افزایش سهم حمل و نقل بین المللی مسافر  
 - افزایش سهم بخش حمل و نقل بین المللی در جابجایی کالا و رفع موانع و مشکلات

- هماهنگی بین دستگاههای تاثیر گذار در امر ترانزیت  
 - کمک به ایجاد شرکت های توانمند کریر  
 لذا در این بخش سعی کردیم به طور خلاصه نشان بدهیم که اولاً موقعیت ایران در ترانزیت چگونه است و از کجا شروع کردیم و به چه موقعیتی رسیدیم. در خدمت شما هستیم اگر مواردی بود، مطرح شود.

■ **محمودی:** بسیار متشکریم از آقای مهندس عطرچیان به خاطر توضیحات ایشان اما آنچه که برای ما مطرح است عملکرد ترانزیت ایران در ارتباط با بخش حمل و نقل و زیربخشهای آن در مقایسه با حجم ترانزیتی که در کشورهای همجوار یا کشورهای مشابه ما انجام می شود کافی نبوده و مسلماً گنجایش ترانزیت در ایران دارای ظرفیت بالایی است که ما استفاده نکرده ایم. آیا اگر ما قصد داشته باشیم که ترانزیت را جانشین درآمدهای نفتی کنیم چه راهکارهایی توصیه می کنید؟ و نواقص کنونی در کجاست؟

در حال حاضر آمار نشان می دهند که عملکرد بخشها و زیربخشهای حمل و نقل ایران برای ترانزیت با رشد بسیار بسیار کندی حرکت کرده خود جنابعالی (مهندس عطرچیان) هم اشاره کردید. آیا این بطئی بودن حرکت ترانزیت کشور با توجه به اینکه در ترانزیت سرمایه گذاری بالایی انجام می گیرد پس ایراد آن در کجاست و چه نواقصی دارد. نکته مهمی را که مجلس هم به آن اشاره دارد بحث اقتصادی ترانزیت است. مسئله آن است که چقدر ما از نظر قیمت و هزینه های ترانزیت و هزینه های حمل و نقل توفیق داریم؟ قیمت ترانزیت از کشور ما نسبت به قیمت ترانزیت از کشورهای همجوار ما چقدر تفاوت دارد؟ این برای من روشن نیست. من معتقدم که یکی از دلایل عمده در عدم توسعه حمل و نقل ترانزیتی ما گران بودن ترانزیت است. و نکته دوم اینکه ما انگشت بر روی یک بخش از حمل و نقل گذاشتیم که این بخش حمل و





سال	مواد نفتی	مواد غیر نفتی	سوپا	کل
۱۳۸۴	۱/۰۶۰/۰۶۶	۴/۰۳۴/۸۱۸	۳/۹۶۹/۵۵۶	۹/۰۶۴/۴۴۰
۹ ماهه نخست ۱۳۸۵	۱/۱۰۲/۸۶۸	۳/۱۵۰۹/۸۸۳	۳/۲۴۵/۴۸۴	۷/۷۵۸/۲۳۵

■ **ساسانی:** به همین دلیل من مجموعه عوامل را به دو دسته تقسیم می‌کنم زیرا کشوری که کالایی را از یک مبدأ به یک مقصدی ترانزیت می‌کند ممکن است این کالا از ۱۰ مرز عبور کند و یکی از مرزها، مرز ایران است لذا کشور ترانزیت کننده کالا کل هزینه حمل را از ابتدا تا انتها مدنظر قرار می‌دهد که یکی از آن‌ها قیمت‌های داخلی کشور ماست. لذا کشور ترانزیت کننده کالا جهت عبور کالا از ایران دو

نقل در ایران گرانترین حمل و نقل کنونی ماست و آن هم راه آهن است.

عامل را (همانطوریکه جناب آقای عطرچیان در پاورپوینت نشان دادند) مدنظر قرار می‌دهد یکی قیمت و دیگری زمان عبور است.

■ **عطرچیان:** بله همینطور گرانترین بخش حمل و نقل در مقایسه با دنیاست.

این امر زمانی میسر خواهد شد که تسهیلات حمل و نقل شامل سرمایه‌گذاری‌ها، مقررات، گمرک و ... در بهترین وضعیت قرار داشته و همچنین با یکدیگر هماهنگ باشد. همواره در طول زمان نحوه و نوع حمل کالا در حال تغییر است. بحث حمل کانتینری و حمل و نقل دریایی به خصوص در حال حاضر که کشتی‌ها با سایز بزرگ در ناوگان حمل و نقل قرار دارند لذا برای کشورها هزینه حمل کانتینری پایین می‌آید ولی در بحث زمان و هزینه عرض می‌کنم در مسیر شماره ۲ که از هندوستان به ایران و روسیه منتهی می‌شود ایران حلقه اتصال این دو تاسیس است یعنی در ایجاد ظرفیت اقلان بنادر و در بحث راه‌ها، راه آهن با توجه به حجمی که کالا بصورت ترانزیت در حال رفت و آمد است ما هنوز ظرفیت خالی داریم به خصوص در بنادر بسیار ظرفیت خالی داریم.

■ **اشرف زاده:** یعنی راه آهن ما گران‌ترین بخش در حمل و نقل با دنیاست؟

■ **محمودی:** حمل و نقل راه آهن در کشوری مثل ما که از جغرافیای کوهستانی برخوردار هستیم و در حدود ۷۵ درصد کشور ما را بیابانها و کوه‌ها و دره‌ها آنهم با شیب‌های تند تشکیل می‌دهد برای زیرساخت‌های ایجاد راه آهن باید هزینه سنگینی انجام دهیم و لذا این طبیعتاً حمل و نقل راه آهن ما را که امروز دولت مورد توجه آن‌ها واقع شده بطوری که تاکید بر ترانزیت از طریق حمل و نقل راه آهن دارد به عقیده من در اینجا باید تامل بیشتری شود زیرا در این مسیر چندان توفیق آمیز نخواهد بود زیرا هم‌اکنون قیمت ترانزیت راه آهن ایران نسبت به کشورهای دیگر دنیا از قیمت بالایی برخوردار است.

■ **محمودی:** آقای مهندس ممکن که دلیل بالا بودن هزینه حمل و نقل را توضیح دهید؟

■ **ساسانی:** در رابطه با بحثی که جناب آقای دکتر محمودی اشاره نمودند ممکن است این مقایسه از لحاظ کارشناسی مورد بحث واقع باشد.

■ **ساسانی:** دلیلش را من نمی‌دانم. من به عنوان شخص آزاد اگر بخواهم پاسخ این سوال شمار را بدهم شاید بخشی از آن را به مدیریت دولتی این ناوگان اشاره کرد. چون در سایر روش‌های حمل و نقل بخش خصوصی وارد شده لذا هزینه‌ها را بسیار رقابتی کرده‌اند و همواره به دنبال Marketing (بازاریابی) هستند. ما با توجه به اینکه تقریباً ظرفیت راه آهن ما تکمیل شده، شاید به این موضوع کمتر توجه کرده‌ایم. در حمل و نقل ریل یک تعرفه پلکانی وجود دارد که این سیاست از نظر من به عنوان یک کارشناس حمل و نقل دریایی معتقدم که این سیاست فقط برای کالاهای وارداتی قابل کاربرد بوده و نه کالاهای ترانزیتی.

■ **محمودی:** در این رابطه به عنوان مثال می‌توان به مقایسه ترکیه و ایران پرداخت.

■ **ساسانی:** ممکن است که کالایی از مسیر ما ترانزیت می‌شود برای کشوری واردات و برای کشوری دیگر صادرات باشد. ولی در بحث بالا بودن قیمت ترانزیت و سایر عواملی که فکر می‌کردیم به احیا ظرفیت ترانزیت کشور منجر می‌گردد ولی این امر میسر نگردید می‌توان به دو موضوع اشاره کرد ۱. مسایل و مشکلات در داخل کشور ۲. مسایل و مشکلات برون مرزی. کالایی که از مرز ما می‌خواهد ترانزیت شود و به مرز کشور دیگر وارد شود آنجا هم مشکل داشته باشد.

■ **محمودی:** من این نکته را اجازه بدهید اضافه کنم که علت گرانی حمل و نقل ریلی در کشور ما صرفاً دولتی بودن این تشکیلات است. دولت در تمام سرمایه‌گذاری‌های ناموفق بوده نه در حال، بلکه در گذشته و همچنین در آینده. صرفاً دولتی بودن حمل و نقل ریلی در کشور ما این آسیب‌پذیری را برای ترانزیت کالا به وجود آورده و باعث شده هزینه‌های

■ **محمودی:** ببخشید آقای مهندس ساسانی اول می‌خواهم خواهش کنم از شما که بحث ترانزیت و قیمت‌های داخلی را اشاره نمایید و مباحث خارجی را بعداً وارد می‌شویم.

حمل و نقل ریلی ما بالاتر از حمل و نقل جهانی قرار بگیرد.

■ **اشرف زاده:** آقای دکتر محمودی آقای مهندس ساسانی نکته جالبی را اشاره نمودند و آن این است که حمل و نقل ریلی ما جهت گیری وارداتی دارد و استنباط من آن است که تعرفه گذاری پلکانی باعث می شود که بیشترین هزینه حمل از کالای وارداتی گرفته شود که این امر به بالا رفتن هزینه های ترانزیتی در کشور ما منجر شده است.

■ **محمودی:** آقای مهندس عطرجیان نشان دادند که بیشتر آن کریدورهای ترانزیتی به کمک راه آهن کالاها را منتقل می نمایند. اگر قرار باشد حمل و نقل ریلی در کشور ما از هزینه بالایی برخوردار باشد سرمایه گذاری کشور جهت بهبود ترانزیت موفق نخواهد شد.

■ **ساسانی:** راه آهن در کشور ما در حال حاضر تنها برای کالای ترانزیتی قابل استفاده بوده زیرا اگر کشورها بخواهند کالای وارداتی شان را از طریق مرزهای دریایی کشور ما بیاورند نقاط و ایستگاههایی که در مسیر آن وجود دارد از جمله حمل شهری و تخلیه بارگیری مجدد هزینه ترانزیتی مجدداً افزایش می یابد. لذا در حال حاضر بهترین فرصت در بخش ترانزیت راه آهن در کشور است.

■ **محمودی:** راه آهن ما حتی سرعتش هم نسبت به سرعت راه آهن کشورهای همجوار بسیار پایین است.

■ **ساسانی:** در بحث زمان همین مساله ای را که شما مطرح کردید را تاکید می کنم ولی باز در بخش هزینه ما می دانیم با اینکه مسیر ۴۰۰۰ کیلومتر (از طریق روسیه) نزدیکتر شده و هزینه هم باید کمتر شود ولی به علت ناامنی مسیر هزینه ها افزایش می یابد به عنوان مثال در روسیه ۴۰۰ دلار حق بیمه برای کالاهای ترانزیتی منظور شده است این بحث ناامنی است که صاحبان کالا و بیمه ها وقتی که کالا باید از این مسیر ترانزیت شود حق بیمه بیشتری را تقبل می کنند.

بحث دیگر اینکه کانتینرهای ترانزیتی که از مسیر شمال-جنوب (البته بیشتر مسیر ما جنوب به شمال از طریق هندوستان) یک طرفه بودن مسیر است زیرا در مسیر برگشت کانتینر خالی بوده و آنهم با دیرکرد بسیار بالا که از جمله مشکلات ما در مسیر روسیه بوده و این امر هزینه را افزایش می دهد.

مورد دیگر بحث زمان ترانزیت است. سرعت راه آهن و همچنین هزینه هر کیلومتر آن در کشور ما اصلاً قابل مقایسه با کشورهای همجوار نیست. ولی در بحث زمان ما متأسفانه پرت‌های زمانی در ایستگاههایی مثل بنادر که بارها تخلیه شده و تا صاحبان کالا مجدداً جمع می کند و دوباره بیاید در بندر دیگر تخلیه شوند تا بتواند روی کشتی قرار بگیرد و به علت نبودن فورواردرهای بین‌المللی موفق در کشور حدوداً تا ۱۰ روز این بارگیری طول می کشد و باعث پرت زمانی می گردد.

یک مورد دیگر در بحث ترانزیت نظارت نیروی انتظامی روی مسیرهای جاده‌ای است که البته در راه آهن این امر کمتر مشاهده می گردد و باز علت اینکه توقف بالایی کالای ما، برداشتهای فصلی کشاورزی است که در آن زمان با توجه به مدیریت حمل و نقل ناوگان زمینی ما که اکثراً

مدیریت خصوصی است، متأسفانه آن هم چه از نظر زمانی و چه از نظر هزینه‌ای قابل کنترل و مدیریت نیست. لذا ما این مشکل را در داخل داریم و به همین صورت مشکلات خارجی داریم ولی با این حال ببینید ترانزیت، همانطوریکه آقای عطرجیان هم در مطالب خود اشاره کردند ترانزیت از ۳ هزار سال پیش شروع و تاکنون از سه مسیر انجام می شده کار ترانزیت انجام می شود پس ظرفیت وجود دارد. ممکن است عنوان شود که تسهیلات زیرساختی یکی از اولویتها باید باشد اما من خود نتوانستم این اولویت را بگذارم که آیا ما تسهیلاتمان اول باید حتماً آماده باشد یا ابتدا باید مقررات و قوانین گمرکی مان را ساده سازی کنیم و سپس سایر موارد را. سازمان‌هایی نظیر نیروی انتظامی بطور غیر رسمی به علت قوانین و مصوبات در کشور عهده‌دار نظارت و بازرسی می شوند در اینجا این سؤال پیش می آید که کدام را باید در اولویت قرار داد جای تامل دارد ولی با توجه به اینکه ظرفیت‌هایی وجود دارد به نظر من در حال حاضر این چیزی که از دهان بخش خصوصی (یعنی ما به عنوان دولتی نمی توانیم بگوییم ما ترانزیت انجام دادیم و موفق هستیم) عنوان می شود مهم‌ترین معضل در ترانزیت کالا را قوانین گمرکی و ریسکی بودن حرکت در بخش ترانزیت به علت جرایم می دانند که این امر به انحلال شرکت‌هایشان منتهی می گردد. زیرا این امکان وجود دارد که کالای داخل کانتینر با اسناد حمل آن متفاوت باشد و زمانی که کالا اظهار می شود براساس قانون ۲۸ و ۲۹ گمرک و یا اگر از طریق X-Ray و غیره بازرسی شود بر این اساس حمل کننده و ماشین قاچاقچی تلقی می گردند و معمولاً در حال حاضر تمام فرودگاه‌های بین‌المللی و همچنین بنادر و مرزهای زمینی در کشور با این مشکلات مواجه هستند و درگیر مسایل گمرک و دادگاه هستند. و در چنین مواردی دادگاه‌های آن‌ها زمان زیادی برده و در حدود ۵-۶ سال طول می کشد تا بتوانند از یک مورد فرار کنند پس چطور ما می توانیم انتظار داشته باشیم که بخش خصوصی ما که آن‌ها کار ترانزیت انجام می دهند موفق باشند. یک دلیل دیگر در رابطه با عدم موفقیت ترانزیت در کشور ما هم دور بودن آن‌ها از ماست یعنی ارتباط دقیق و از قبل تعیین شده‌ای بین دولت و ترانزیت بخش خصوصی وجود ندارد که بگوییم محدوده مسئولیت بخش دولتی در اینجا تمام می شود و از اینجا به بعد مسئولیت بخش خصوصی شروع می گردد. به عبارت دیگر تفکیک کاملی در این رابطه صورت نپذیرفته است.

■ **محمودی:** آقای مهندس از توضیحات شما متشکریم. در چند روز اخیر که قانون حمل و نقل عبور کالا را مطالعه کردم متوجه شدم که در واقع یکی از معضلات ما در بطن یا در درون قانونگذاری است. در بخشی از این قانون آمده است که هر ماموری در هر منطقه‌ای از ایران کانتینری را با مهر کارنه تیر دیده باشد می تواند کانتینر را متوقف کند و با اطلاع گمرک درب آن را باز و بازرسی نماید. همانطوریکه می دانید ما در کشوری زندگی می کنیم که اگر کلاه‌بخواهی سر برایش می آورند، وقتی چنین قانونی مورد اجرای نیروی انتظامی قرار گیرد دچار همین کاری را که در سالهای اخیر مشاهده نمودیم شده و کالای ترانزیتی را با معضل و گرفتاری روبرو می کند. این است که جاذبه ترانزیتی ما در ازای وجود چنین مزیت‌های نسبی با این اشتباهات و قانون‌گذاری‌ها پایین می آید.

در این جا من تاکید می کنم که تنها حمل و نقل ریلی نیست که دولتی است بلکه حمل و نقل هوایی نیز همچنین دولتی است. در اینجا من مطلبی را که براساس آمار و ارقام آماده کردم نشان می دهد که اعزام مسافر یعنی

ترانزیت مسافر از ایران توسط هواپیما به میلیون نفر در سال ۱۳۷۹ برابر ۱۸/۷ میلیون نفر و در سال ۱۳۸۰ به ۲۰/۱ میلیون نفر بالغ گردیده است یعنی از رشد ۷/۵ درصدی برخوردار است. اما این نشان می دهد که نسبت به شاخص ظرفیت های هواپیمایی ما در فرودگاه های کشور انتظار می رود بیش از این میزان ترانزیت مسافر انجام پذیرد بطوری که حدود سرمایه گذاری های ما در چنین اموری بدون استفاده باقی مانده است. هر جا فرودگاه می سازیم فرودگاه هایی با هزینه سنگین بوده که بلا استفاده باقی می ماند آیا این نوعی عدم خلق مزیت نسبی کشور برای ترانزیت نیست. پس چگونه می توانیم در آینده با این ابزارها ترانزیت را جانشین نفت کنیم.

چرا باید در این امور خصوصی سازی نکنیم و چه کسانی نمی گذارند چنین امری صورت پذیرد. به عقیده من حمل و نقل جاده ای و سرمایه گذاران از جایگاه خاصی در مقایسه با سایر روش های حمل و نقل برخوردارند. چرا که حدود ۸۰ درصد سرمایه گذاران این بخش، بخش خصوصی هستند علیرغم اینکه سیاستی که دولت برای این امور اعمال می کند و همیشه جلوی منافع این شیوه حمل و نقل قرار می گیرد ولی حمل و نقل جاده ای در ترانزیت بالاترین نقش را بازی می کند و قیمت و هزینه آن پایین تر است.

آقای مهندس این طور نیست؟

■ **عطر چیان:** بله همینطور است، این را که فرمودید به دلیل آن است که بخش حمل و نقل جاده ای ۱۰۰ درصد خصوصی است یعنی دولت یک شرکت حمل و نقل دولتی دارد که آن را می بایست تا پایان برنامه چهارم واگذار کند. بخش حمل و نقل جاده ای کشور نه اینکه الان خصوصی شده باشد بلکه از ۳۰-۴۰ سال قبل هم خصوصی بوده و عمدتاً بخش خصوصی در آن فعال است و آن به دلیل آن است که سرمایه های مورد نیاز در این بخش از حمل و نقل کوچک می باشد. زیرا فعالین این بخش مالک یک کانتینر و یا یک اتوبوس بوده و مهیا کردن چنین امری مستلزم سرمایه گذاری کوچک می باشد به همین دلیل این شیوه از حمل و نقل ۱۰۰ درصد خصوصی است.

میزان ترانزیت کالا در ایران از سال ۱۳۷۴ که برابر با ۹۰۰ هزار تن کالا بوده در حال حاضر به رقم ۱۰ میلیون تن رسیده است. ۵ میلیون تن از این میزان ترانزیت سوآپ و ۵ میلیون تن آن هم ترانزیت کالا است. از این ۵ میلیون تن کالا ۱/۵ میلیون تن از طریق راه آهن و ۳/۵ میلیون تن با جاده حمل می شود. یعنی سهم ترانزیت جاده ای در کل ترانزیت کالا در حدود ۷۰ درصد و سهم راه آهن حدود ۳۰ درصد است. (شواهد آماری این موضوع را مورد تایید قرار می دهد). به عبارت دیگر این امر نشان می دهد بدون اینکه اقدام به گسترش ظرفیت ها کنیم، در حال حاضر با توجه به ظرفیت های فعلی بنادر و اسکله ها، جاده ها و راه آهن می توانیم ۱۰ میلیون تن کالا از کشور ترانزیت کنیم. لذا با توجه به ۵ میلیون تن کالای ترانزیتی کشور می توان نتیجه گرفت که ۵۰ درصد از ظرفیت ترانزیتی ما بلااستفاده است و این مطلب را در مباحث شان تاکید نمودند. اما اینکه چرا چنین ظرفیت ترانزیتی در کشور خالی و بلااستفاده است باید علت آن را جستجو نمود. ما هر روزه ادعا می کنیم که براساس این قانون ترانزیت که دکتر محمودی اشاره نمودند، ترانزیت بشود. اما لازم به ذکر است که اصلاً براساس این هم صورت نمی گیرد بلکه در حال حاضر براساس قانون

ترانزیت و قانون امور گمرکی مصوبه سال ۱۳۴۵ عمل می شود. یعنی ما داریم با قانون گمرکی که مربوط به حدود ۴۰ سال پیش است، امور ترانزیتی کشور را پیش می بریم. قانون فعلی ترانزیت اصلاً مورد اجرا قرار نمی گیرد در صورتیکه این قانون علیرغم ایرادات آن (همان طوری که آقای دکتر محمودی یک مورد آن را اشاره نمودند که کالای ترانزیتی را نیروی انتظامی می تواند باز نماید در صورتیکه در هیچ جای دنیا این گونه عمل نمی شود) در سال ۷۸ در مجلس به تصویب رسیده است. در صورتیکه اگر گمرک قانون مصوب سال ۷۸ را اجرا کند درحقیقت یک گام به جلو برداشته ایم. اما در حال حاضر با اجرای قانون مصوب سال ۱۳۴۵ مشکلات و مسایل متعددی دارد، تمام شرکت های حمل و نقل ما را با پرونده قاچاق و پرونده های کمیسیون مواجه ساخته است. به دلیل اظهارنامه های گمرکی متفاوت با نوع کالا چون کالای ترانزیت متعلق به کشور دیگری بوده و تنها توسط شرکت حمل و نقل داخلی که در این بین فقط ارسال کننده کالا است و داخل کانتینر را ندیده، بر اساس اسناد فروشنده، کالا را اظهار می کند و براساس ماده ۲۸ و ۲۹ قانون، قاچاقچی شناخته می شود. در این بین پرونده ها با جرایم سنگین تشکیل شده است بطوری که بسیاری از شرکت ها عطای ترانزیت را به لقایشان بخشیدند. بنابراین مشاهده می کنید که کشور با مشکلات سخت افزاری مواجه است. اما مشکلات سخت افزاری ما چیست؟ همانطوریکه قبلاً اشاره گردید مجدداً باز به عدم استفاده از ظرفیت های خالی ترانزیت باز می گردیم. استفاده فعلی از ظرفیت ترانزیت زیر ۵۰ درصد ظرفیت است. ما نمی خواهیم بگوییم در ترکیه ۴۰ میلیون تن کالا ترانزیت می شود پس ما با به سطح ترانزیت کشور ترکیه برسیم چون اصلاً نمی خواهیم ترکیه را با خودمان مقایسه کنیم زیرا موقعیت ترانزیتی کشور ما بسیار بهتر از ترکیه است. براساس نقشه های ترانزیتی نشان داده شد که، ایران در مسیر ۶ تا کریدور ترانزیتی دنیا قرار دارد در صورتیکه ترکیه اصلاً هیچ کدام از این موقعیت ها را ندارد ولی آن ها در ترانزیت ۴۰ میلیون تن بهره می برند ما سر ۵ میلیون تن چانه می زنیم.

چه دلایل و موانعی وجود دارد؟ یک مورد همانطور که در بحث سخت افزار اشاره کردیم اگر ما بخواهیم سهم ترانزیت را افزایش دهیم باید هم اکنون به سرعت سرمایه گذاری زیربنایی در امور حمل و نقل را توسعه دهیم. مهم ترین و اساسی ترین مشکل که باعث می شود ترانزیت به درآمدهای واقعی و مطلوب خود در کشور نرسد، قوانین موجود در کشور است. البته در اینجا اشاره کنم که رقمی که آقای دکتر محمودی می فرمایند که درآمدهای ترانزیت معادل درآمدهای نفت بشود کمی جای تامل دارد چرا که در حال حاضر درآمدهای نفتی در حدود ۵۰ میلیارد دلار در سال است. آیا ترانزیت می تواند سالی حدود ۵۰ میلیارد دلار درآمدزایی داشته باشد، بعید به نظر می رسد. ما در کشوری هستیم که با توجه به قوانین و مقررات و وضعیت موجود می بایست پیش بینی نماییم. پس بنابراین این رقم های خوش بینانه، انتظارات را از بخش ترانزیت افزایش می دهد. اگر در حال حاضر ۲ میلیارد دلار در آمد ترانزیتی داریم و بخواهیم به ۵۰ میلیارد دلار در سال دست یابیم باید بدانیم که ما از چه سابقه و پیشینه ای از قوانین و مقررات و سایر عوامل موثر برخوردار هستیم. مهم ترین بحث ما در ترانزیت این است که باید زمان و هزینه های ترانزیتی را از کشور کاهش دهیم. اگر بتوانیم این دو مقوله را کنترل کنیم یعنی اگر بخواهیم زمان را کاهش دهیم خود به خود هزینه ها هم کاهش پیدا می کند و اگر یک کانتینر قرار است ۲۰ روز طول بکشد از کشور ما عبور بکند ۵ روز طول بکشد این

امر به معنی کاهش هزینه‌ها و بهبود در بخش ترانزیتی کشور است.

همیشه در همه جای دنیا هم به همین شکل است. حتی این موضوع درباره ترانزیت مسافر صادق است. چرا در بسیاری از پروازهای connection fly از دومی انجام می‌شود. به دلیل اینکه مسافر با حداقل توقف می‌تواند پرواز بعدی را انتخاب کند به طوری که اگر نیم ساعت قبل از پرواز بعدی برسد در فرودگاه دبی می‌تواند به پرواز بعدی برسد. به همین دلیل دبی یک مسیر ترانزیتی connection fly است. در این رابطه درآمدهای free shop دبی چیزی حدود ۳ میلیارد دلار در سال است. مسافران به این دلیل دبی را انتخاب می‌کنند که با حداقل زمان توقف مواجه است. مسافر با کمترین هزینه، هزینه‌ای هم نمی‌دهد از این هواپیما پیاده شده به هواپیمای بعدی می‌رود. شما این اتفاق را این طور تصور کنید که اگر قرار باشد در فرودگاه دبی بازرسی‌ها طولانی و همچنین برای ورود مسافر هزینه‌ای گرفته شود و سپس برای پرواز بعدی هم اگر مسافر بخواهد سوار شود، مجدداً پولی پرداخت شود این امور زمان و به تبع آن هزینه‌های ترانزیتی مسافر را افزایش می‌دهد و مسافر دیگر چنین فرودگاهی را انتخاب نمی‌کند و به سراغ سایر فرودگاه‌ها می‌رود به عنوان مثال فرودگاه استانبول را انتخاب می‌کند و این اتفاق در ترانزیت کشور ما در حال رخ دادن است. زیر در کشور ما ارگان‌های متعددی ذینفع در ترانزیت هستند که شامل نیروی انتظامی، گمرک، وزارت راه و ترابری، وزارت بازرگانی، اتاق بازرگانی، قرنطینه، وزارت خارجه و غیره. در این رابطه می‌توان به حوزه سیاست خارجی اشاره کرد. ما بارها و بارها در این حوزه تاکید کرده‌ایم که توسعه مناسب‌اتمان با سایر کشورها باید براساس منافع اقتصادی باشد. یعنی اساساً همه کشورها این را الگو قرار داده‌اند یعنی بر اساس منافع اقتصادی با یک کشور توسعه مناسب‌ات سیاسی را برقرار می‌کنند ما باید این بحث را در حوزه وزارت خارجه خود جا بیندازیم که اگر امروزه قرار است به عنوان مثال کشورهای هدف ترانزیتی ما کشورهای CIS و یا کشورهای حوزه قفقاز هستند ما باید توسعه مناسب‌ات اقتصادی را با این گروه از کشورها در دستور کار قرار دهیم. بنابراین ما با مجموعه‌ای از عوامل مواجه هستیم که باعث می‌شود زمان و هزینه‌های ترانزیتی کالا در کشور ما طولانی شود. کانتینر ترانزیتی در کشور ما بر اساس قوانین ترانزیتی موجود ۲۰ روز معطل می‌شود. و در برخی از موارد که نیروی انتظامی به بار ترانزیتی مشکوک می‌شود بر خلاف مقررات بین‌المللی اقدام به باز کردن کانتینر می‌کند. بنابراین صاحب کالای خارجی هندی و ... زمانیکه کالای ترانزیتی آن در ایران دچار مشکل گردد و هموار با آن مواجه باشد دیگر از این مسیر استفاده نمی‌کند.

در حال حاضر این اتفاق در کشور ما در حال رخ دادن است. البته ما نسبت به گذشته خیلی رشد کردیم و همانطوریکه آمار نشان می‌دهد ترانزیت در کشور ما از ۹۰۰ هزار تن به ۱۰ میلیون تن بالغ گردیده است و این خودش یک قدم به جلو است. اما می‌بایست موانع بعدی را رفع نموده و خود را به این وضعیت محدود نکنیم زیرا در این صورت در همین وضعیت ثابت و پایدار می‌مانیم. لذا ما باید مشکلات را شناسایی کنیم. در این رابطه یکی از بحث‌هایی که

با آن مواجه‌ایم اسناد متعددی است که در حوزه ترانزیت با آن روبرو هستیم. برای یک کالای ترانزیتی چه میزان اسناد مورد نیاز است. این امور باید همانند سایر کشورها یکسان‌سازی شود. در این رابطه کارشناسان حوزه وزارت بازرگانی پیشنهاد جایگزینی اسناد الکترونیکی بجای رویه‌های فعلی اداری را ارائه نمودند، ولی فعلاً گمرک این اسناد را قبول نمی‌کند این معضلی است که در حوزه بازرگانی با آن مواجه هستیم. همین رویه در امور صادرات و واردات صادق است و در اینجا به آن نمی‌پردازیم. لذا در حال حاضر در حوزه ترانزیت کالا اسناد متعددی مورد استفاده قرار می‌گیرد. این امر نیز یکی از مشکلاتی است که اگر ما بتوانیم خوب شناسایی و اقدام لازم در جهت رفع آن انجام دهیم می‌توان چالش مطلوبی در ترانزیت کالا بدست آوریم.

■ **محمودی:** با تشکر از آقای مهندس در این رابطه نکته‌ای را به اطلاع حاضران محترم برسانم، مطالعه کارشناسان آنکتاب نشان داده است که هزینه حمل بارهای کوچک (نه حجیم و نه فله) از طریق کشتیرانی در کشورهای در حال توسعه حدود ۸/۶۵ درصد ارزش سیف (CIF) کالاهاست در حالیکه که در کشورهای توسعه یافته ۴/۴ است. یعنی حتی در ترانزیت دریایی نیز هزینه حمل و نقل در کشور ما بالا می‌باشد که این امر نیز باز مجدداً به همان مواردی که آقای مهندس اشاره کردند باز می‌گردد. به همین دلیل ترانزیت در کشورها ما باید خیلی دقیق و محتاطانه مورد بررسی قرار گرفته و موانع پیش روی آن برداشته شود. در ادامه از آقای مهندس ساسانی استدعا دارم چنانچه توضیحاتی دارند، بفرمایند.

■ **ساسانی:** به دو سه مطلب توجه کردید یکی بحث حمل و نقل جاده‌ای است و مشکل مدیریتی که وجود دارد که بخش دولتی به دنبال مالکیت ناوگان جاده‌ای باشد.

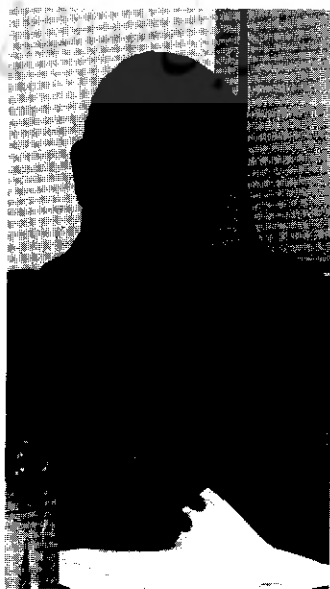
در این که ممکن است بندر فقط تعرفه‌اش مشخص باشد قیمتی را که می‌خواهد ماشین را بگیرد می‌بیند ۲۰۰-۳۰۰ هزار تومان بالای قیمت است. چرا؟ چون در بحث ترانزیت مسافر می‌دانید که معضلات و مشکلات متعددی وجود دارد از جمله آن‌ها بحث فرهنگی و قوانین و مقررات است که باید حل شوند. در کشوری مثل ترکیه که نحوه دادن ویزا، چگونگی رفت و آمد، نحوه پوشش لباس و ... تسهیل شده و این امور باعث می‌شوند حجم بالای ترانزیت مسافر را داشته باشند. یا به قول معروف توریست مسافر داشته باشند. این توریست‌ها معمولاً ۳-۲ روز در کشور مربوطه اقامت می‌کنند، بازدید می‌کنند و رفت و آمد می‌کنند. چون وقت تنگ است بطور کلی مهم‌ترین معضل برای ترانزیت عبارت‌اند از:

۱. قوانین

۲. مدیریت ترانزیت

■ **محمودی:** در حقیقت فقدان یک متولی معین برای ترانزیت یک مسئله‌ای بود که در اینجا و همچنین در سمینار لجستیک به آن اشاره گردید.

■ **مهندس ساسانی:** در این رابطه ما ۲ سال پیش هم پیشنهادی را بررسی کردیم. اما تا زمانی که



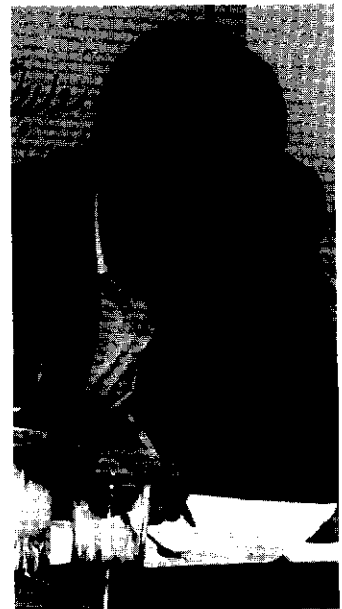
ترانزیت در کشور به بلوغ کامل نرسیده باشد باید در یک دامنه زمانی معین از آن حمایت کنیم و این امر با نشست وزیر و معاون وزیر و هم سطح‌های بین دو یا چند کشور آنان جهت رفع مشکل ترانزیت برطرف نمی‌شود. زیرا تا زمانی که قوانین و مدیریت در کشور درست نشود می‌بایست حتماً بخش ترانزیت هدایت و حمایت گردد که در این بین دخالت وزارت بازرگانی جهت شناسایی و رفع مشکلات از اهمیت خاصی برخوردار می‌باشد. زیرا در بحث ترانزیت هر ساله مسیر حمل و نقل و نوع کالای مورد مبادله مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد لذا با توجه به نقش وزارت بازرگانی جهت تحلیل بازارهای منطقه، به شناسایی کالاهایی که می‌تواند از مسیر ایران ترانزیت شود اقدام نماید که این موضوع تایید همان مطالب آقای عطرچیان است که معتقدند ما باید در بحث ترانزیت با سایر کشورها منافع اقتصادی را مورد توجه قرار دهیم. یعنی باید با کدام کشورها ارتباطات، مناسبات، توافقات و تفاهات بین کشوری را افزایش دهیم.

بحث دیگر وارد شدن در قراردادهای منطقه‌ای است. بیشترین قراردادهای دو طرفه در کشور با کشورهای است که مشکل آن‌ها از خود ما بیشتر است که این امر به سود بخش ترانزیت نمی‌باشد. لذا اگر بخواهیم از این بازارها استفاده کنیم باید وارد بازارهای منطقه‌ای شویم. که در این رابطه ۵-۶ تا بازار منطقه‌ای وجود دارد.

این موضوعات از مباحث اصلی در بخش ترانزیت کشور است. اگر این مباحث در مسیر صحیح قرار گیرد بقیه مسایل شامل ارزش نهادن به بخش خصوصی، سیاست‌گذاری و ... مجبور به جهت‌گیری هستند. سیاست‌گذاری بر مبنای آن چیزی که بخش ترانزیت نیاز دارد انجام شود. همواره خیلی از مقررات و مصوباتی که انجام می‌پذیرد و آن را برای بخش خصوصی اعمال می‌کنیم می‌گویند همان قدیمی بهتر بود. باید ببینیم آن‌ها چه می‌خواهند ما آن را انجام دهیم.

■ **اشرف زاده:** با تشکر از آقای مهندس، من خواهش می‌کنم از آقای دکتر فراهانی مدیر گروه مطالعات لجستیک موسسه با توجه به اهمیت حمل و نقل در لجستیک در این رابطه نقطه نظرات خود را ارایه نمایند.

■ **فراهانی:** با تشکر از عزیزان در این ارتباط دو سؤال برایم پیش آمده، یکی بحث تبدیل روش‌های حمل و نقل به یکدیگر است. مثلاً فرض کنید اگر ترکمنستان بخواهد کالایی را به بنادر خلیج فارس ترانزیت کند، انتقال کالا با استفاده از شیوه‌های مختلف حمل و نقل انجام می‌پذیرد. مثلاً در بخش حمل و نقل ریلی از ترکمنستان به ایران می‌بایست از ریل‌های متفاوت با سازه‌های مختلف استفاده کنیم که این امر باعث توقف زیاد کالا می‌شود. و همچنین در خلیج



فارس می‌بایست مدل ریلی را به آبی تبدیل کنیم، که مجدداً با ائتلاف وقت مواجه می‌شویم. لذا می‌بایست زیرساخت‌ها در زمینه جاده و ریل را آماده سازیم در این رابطه می‌توان به حمل و نقل پنبه اشاره نمود که منافع آن می‌تواند که چنین سرمایه‌گذاری‌هایی انجام پذیرد.

یک بحث دیگر که به ذهنم رسید خطوط لوله با توجه به آن موردی که عنوان کردیم اقلامی از کالاهای ترانزیتی می‌توانند به صورت سیال، ترانزیت شوند این را به عنوان شیوه چهارم حمل و نقل غیر از زمینی، هوایی یا آبی، آیا می‌توان روی این مورد کار کنیم؟ و یا در حال حاضر روی این موضوع مطالعه‌ای صورت پذیرفته است؟

■ **عطرچیان:** شیوه‌های مختلف حمل و نقل به این دلیل که هزینه‌ها کاهش یابد توصیه می‌شود و در این ارتباط حمل و نقل دریایی ارزانترین شیوه است. به عنوان مثال در بخش شمال - جنوب به هندوستان، ایران و روسیه و از آنجا به شرق اروپا دسترسی پیدا کنیم از آنجائیکه مسیر دریایی در این مناطق کوتاه و کوچک است هزینه حمل و نقل افزایش خواهد یافت و همینطور بحث زمان آن. در حال حاضر از طریق هندوستان و از طریق فقط مرز دریایی اسکانندیناوی عبور می‌کند، دلایلی دارد. یکی اینکه کلاً فورواردها در آنجا بیشتر دریایی هستند و بیشترین تعرفه را دارند بیشتر از طریق دریا حمل می‌کنند و اصلاً سایر شیوه‌های حمل و نقل را معرفی نمی‌کنند. در بحث شیوه‌های حمل و نقل مختلف هر چه مسیر دریایی بیشتر باشد، هزینه پایین می‌آید و هر چه مسیر زمینی با هزینه بیشتر و به تبع آن زمان را افزایش می‌دهد.

پس ما این مشکل را داریم. لذا منظور از تحلیل بازاری که خدمت شما عرض نمودم آن است که می‌بایست روی مسیرهایی از ایران که ارزش افزوده، قیمت و زمان آن مناسب بوده مطالعه و شناسایی شود و به کشورهای دیگر معرفی گردد. در بخش اروپا من با برخی از متخصصان بخش خصوصی که وارد مذاکره می‌شدم به غیر از بخش دولتی، آن‌ها بحثی به نام مسیر شمال جنوب اصلاً نشنیده بودند. از آنجائیکه بخش خصوصی این کشورها فعال هستند دولت هم نمی‌آید چنین مسیری را به آن‌ها معرفی و یا تشویق به ترانزیت از این مسیر نمایند. در این رابطه با توجه به معرفی این مسیر از طرف ما، آنان چنین مسیری با این مشخصات را مورد توجه قرار دادند. که روی نقشه‌ها شیوه‌های چند وجهی حمل و نقلی که مطرح کردید اشاره شد.

در بحث نفت ارزانترین و ایمن‌ترین سیستم آن وجود دارد، ولی انتقال آن توسط لوله کمتر توصیه می‌شود. به دلیل حجم حمل مواد سوختی که در دریای خزر وجود دارد، مسیر لوله‌های جدیدی مطرح می‌شود. در رابطه با ترانزیت مواد نفتی در سال ۱۳۸۵ با دادن تخفیف‌های ویژه‌ای به کشتی‌های نفتی آذربایجان و قزاقستان شیوه جدید ترانزیتی کشتیهای ۱۲۰۰۰ تنی را مورد اجرا قرار دادیم. نتیجه اجرای این سیاست به افزایش حدود ۷۰ درصدی سوآپ نفت در ۹ ماهه سال ۸۵ از بندر نکا گردید. این شیوه جدید مبتنی بر روش استاندارد Ship to Ship (کشتی به کشتی) بوده که این امر نیز برای کشتی‌های کوچک نیز به اجرا درآمد. این امر حاکی از آن است که ایجاد هر کریدور ترانزیتی مبتنی بر ورود و خروج یک حجمی از کالا است که در این رابطه در این مسیر جدید سوآپ نفتی مبتنی سوآپ ۱۰ میلیون تن مواد نفتی است که باید توسط کشتی از مرزهای ایران خارج شود.

■ **فراهانی:** آیا به عنوان شیوه کمکی می‌توانیم روی لوله حساب کنیم؟

■ **عطر چیان:** همیشه صاحبان کالا شیوه حمل را با توجه به امکانات، زمان و ترافیک و سایر عوامل موثر انتخاب می نمایند. لوله هم با مسایل سیاسی و همچنین مشکلاتی که در مسیر وجود دارد، مواجه است. این بحث که چرا بیشتر بر روی سوآپ تاکید می گردد این امر به دلیل آن است که در این شیوه قیمت (در مقایسه با لوله) بسیار کاهش می یابد. حتی این شیوه جدید انتقال در مقایسه با سوآپ شمال - جنوب از مزیت بالاتری برخوردار است. زیرا کیفیت محموله نفتی که تحویل می گیریم با آن که تحویل می دهیم تا حدی متفاوت بوده که این امر می بایست بر روی قیمت ها لحاظ گردد. ولی این شیوه جدید ترانزیت مواد نفتی می تواند به عنوان opportunity (فرصت) برای ما باشد. که همانطوریکه اشاره گردید براساس حجم پیش بینی شده مبتنی بر ظرفیت های دریایی حدود ۱۰ میلیون تن ترانزیت مواد نفتی وجود خواهد داشت.

■ **فراهانی:** به عنوان سوال آخر، بررسی ما نشان می دهد با توجه به اینکه شیوه حمل و نقل دریایی برای مسیرهای طولانی و محموله های خیلی سنگین مناسب و ارزانتر تمام می شود لذا می بایست یک مجموعه ای از سیاست های توسعه ای در این شیوه حمل رخ دهد. در این رابطه اخیراً بنادر و کشتیرانی کشور در مباحث خصوصی سازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل نسبت به بقیه بخش های ترانزیتی بهتر عمل نموده هر چند که صادرکنندگان داخلی از سیستم حمل و نقل دریایی داخلی کمتر استقبال نموده اند.

■ **محمودی:** اجازه بدهید در اینجا پاسخ شما را بدهم، علی رغم همه توسعه ای که در بخش حمل و نقل دریایی انجام گرفته است، مطالعات نشان می دهد این شیوه حمل حدود ۰/۵ درصد سهم در حمل و نقل جهانی دارد. که این مقدار، سهم بسیار ناچیزی است در حالی که سهم ما در تجارت جهانی ۰/۴ درصد است.

■ **ساسانی:** من فکر می کنم این سهم بیشتر از این مقدار باید باشد. دامنه تغییرات حجم ظرفیت (GRP) حضور ناوگان ملی ما و همچنین مسیری را که بار را منتقل می کند، باید در دامنه ۲۱-۱۷ باشد. در حال حاضر ناوگان ملی کشور چه در بخش نفتی و چه در بخش تجاری از ظرفیت فعلی خود به طور کامل استفاده می کند. در خارج از مناطق ایران فعالیت بیشتری دارد تا داخل ایران که خودش در هر صورت نکته بسیار مثبتی است. ضمن اینکه کشتی های با پرچم دیگران را هم چارتر کرده به جاهایی که خودش دارد استفاده می کند.

در بخش دریای خزر ما معضل داریم. با وجود سیاستهای روسیه، توسعه ناوگانمان در دریای خزر بسیار محدود شده و اصلاً برای بخش خصوصی اقتصادی نیست زیرا در شمال transship نداریم و همچنین ترانزیت هم محدود است، در نتیجه با توجه به این مسئله هفت میلیون تن کالای تجاری که مبادله می شود، با وجود فقط ۸۵ کشتی فعال روس در دریای خزر که حدود ۲۰ کالا را همراه با ۷ کشتی از کشور ما جابجا می کند ( روسیه نزدیک به ۲۰۰ کشتی تجاری دارد تنها ۸۵ کشتی آن فعالیت دارند)، محدودیت هایی را در بنادر داخلی خود به نام آبراه های داخلی ایجاد کرده است. لذا اگر ناوگان ملی کشور بخواهد از ۷ بالاتر رود، باید پارانه بدهد و دولت کشتی خریداری کند، در این میان معمولاً کشتی ها دارای سن ۱۵-

۱۶ سال بوده و همچنین باید بطور مستقیم و غیرمستقیم حمایت شود تا بتواند marketing (بازاریابی) انجام بدهد. ما با چنین مشکلاتی در دریای خزر مواجه هستیم. بدترین کشتیهای زیر استاندارد آذربایجانی حمل مواد نفتی را در دریای خزر انجام می دهند و به علت اینکه سوآپ برای ما مهم است، نمی توانیم برخورد محکمی برای از رده خارج کردن این کشتی ها انجام دهیم. در حال حاضر شرکت ملی نفتکش کشتی های ۶۳ هزار تنی را طراحی می کند درحالیکه میزان ترانزیت ۱۲ هزار تن است (همچنین این کشتی ها توسط روسیه برای کشور ما نیز ساخته می شود) و ما هنوز نتوانسته ایم این موضوع را با روسیه حل نماییم. لذا بحث دریای خزر ما بسیار سیاسی است که ما در این دو ماهه به آن توجه زیادی نمودیم و جلسات و پیشنهادات متعددی را مطرح نمودیم که ما اول اسم آن را پیشنهادات برخورد متقابل گذاشتیم اما به خاطر اینکه جو سیاسی را با تشنج مواجه نکنند اسم آن را برخوردهای پیش گیرانه تغییر دادیم تا بتوانیم موضع مان را با روسیه تا حدی عادلانه تر بکنیم.

■ **محمودی:** سهم ما از دریای خزر که یک دریای آزاد نیست کم است و آن ها بیشتر بخش های بزرگی از دریا را اگر چه کم عمق هستند، در اختیار دارند.

■ **ساسانی:** من صحبت شما را قبول دارم، اما باید در این رابطه کمی تامل کرد. حجم کالایی که از طرف روسیه به طرف ایران می آید کمتر از ۲ درصد از آن توسط ناوگان ملی ما حمل می شود. حدود ۸۰ درصد الی ۸۶ درصد توسط کشتی های روسی و بقیه را کشتی های قزاقی و ترکمنی و ... حمل می کنند. ۲ درصد برای ما کم است و این امر ناشی از سیاست های محدود روسیه برای کشتیرانی کشور است. به همین دلیل در حال حاضر کشتیرانی دریای خزر بیشترین ظرفیتش به سمت قزاقستان هدایت کرده است ( زیرا جدیداً پولدار شده) و باید ماتوافقات و مبادلاتمان را با آن ها محکم کنیم اما می بایست این حمل و نقل بصورت سرمایه گذاری مشترک با قزاقستان انجام پذیرد. زیرا در بحث مبادلات تجاری در دریای خزر هرگونه سرمایه گذاری اگر مشترک نباشد از ریسک بسیار بالایی برخوردار بوده و ممکن است سرمایه گذاری به نتیجه نرسد. چه در بخش کشتیرانی تجاری، نفتی و مسافری جهت ادامه یافتن فعالیت باید به دنبال سرمایه گذاری مشترک باشیم تا آن ها مجبور شوند که به هر حال این فعالیت را حفظ نمایند.

■ **فراهانی:** بحث من در مورد سرعت بارگیری و تخلیه بود. آیا این ممکن است این امر باعث شود از خطوط کشتیرانی یا از مد دریایی استفاده نشود؟ ما چون ممکن است در بنادرمان به خاطر هزینه های Demurrage (کرایه معطلی) که تخلیه ها طول می کشد کسی راغب نباشد از این شیوه حمل دریایی کشتیرانی کشور ما استفاده کند در صورتیکه ممکن است از بنادر سنگاپور و غیره استفاده شود.

■ **ساسانی:** به حمد خدا اصلاً در بنادر ایران این وجود ندارد. یعنی ما یک زمانی کشتی منتظر اسکله می شد. الان سیاست سازمان بنادر ما با وجود مخالفت های بازرس ها، سرمایه گذاری صورت گرفت و در حال حاضر بنادر ما منتظر کشتی می شوند. در تمام کشورهای اروپا نیز این گونه می باشد. برای اینکه همیشه باید ۲۵ درصد ظرفیت خالی در اسکله های

وجود داشته باشد تا کشتی مستقیماً وارد اسکله شود. در این رابطه واگذاری امور به بخشهای خصوصی در بنادر ایران، استاندار تخلیه و بارگیری را بسیار بالا برده است. در بخش دریای خزر بخصوص کشتی های روسی و بطور کلی کشتی های خارجی درگیری دارند و می گویند چرا کشتی ها را زود تخلیه می کنید (زیرا پرسنل کشتی می خواهند یک گذاری در شهر داشته باشند). یعنی زمانیکه کشتی پهلو می گیرد بطور متوسط در عرض ۱۸-۱۲ ساعت تخلیه می شود. اما اگر یک نوع کالا باشد که در عرض ۶-۷ ساعت و اگر چندین نوع کالا باشد، حداکثر ۲۴ ساعته تخلیه و کشتی باید اسکله را ترک کند. به عبارت دیگر اتفاقاتی که بعد از سال ۸۲ تا حالا در سازمان بنادر کشتیرانی افتاده با استانداردهای تخلیه و بارگیری اصلاً قابل مقایسه نیست. ولی باید عرض کنم که اگر از یک مبدأ به یک مقصد مثلاً کیلومترها با دریا حمل شود و در چند نقطه تخلیه - بارگیری صورت گیرد آنگاه هزینه و به تبع آن زمان افزایش می یابد.

■ محمودی: خیلی متشکر از توضیحات شما، من می خواهم از حضار محترم که اگر سؤال هست خیلی کوتاه مطرح فرمایند.  
پرسشگر آقای رضایی: در مطالب خود اشاره کردید که در حال حاضر ظرفیت خالی داریم برای بنادر از چه سالی این اتفاق افتاده؟

■ ساسانی: البته ظرفیت خالی از برنامه سوم شروع شد. در این سال ها ساخت و ساز به خصوص از سال ۸۲ که بنادر کشور را به بخش های واگذار کردیم، سرمایه گذاری مضاعفی صورت گرفت. یعنی هم بخش های خصوصی سرمایه گذاری عظیمی نمود و هم سازمان بنادر و کشتیرانی. البته از آنجایی که یک هفته نبودم نتوانستم آمار و اطلاعات را بیاورم. اما سرمایه گذاری بخش خصوصی ۵۰۰ برابر بیشتر از سال ۸۲ است که سرمایه گذاری بسیار عظیمی است و خود سازمان بنادر هم بعد از اینکه بنادر را واگذار کرد، قیمت ها را کاهش داد و تقریباً با توجه به قیمت تمام شده فکر کنم حدود ۷۰۰ میلیون دلار از شروع برنامه سوم سرمایه گذاری انجام داده است. لذا با توجه به چنین سرمایه گذاری های سازمان بنادر و بخش خصوصی از اواسط برنامه سوم همیشه ظرفیت خالی داشتیم. الان در بندر عباس ۱۶۰۰ هزار TU کانتینر فعالیت می کند و تا دو سال دیگر به سه میلیون TU می رسانیم و پیش بینی می شود که تا پایان برنامه چهارم به شش میلیون TU جهت ترانزیت و ترانشیب برسد. یعنی تا پایان برنامه چهارم بیشتر از دو میلیون و پانصد هزار TU واردات نخواهیم داشت. در بخش بنادر شمالی نیز ما مطمئناً بالای ۱۰ میلیون تن ظرفیت خالی داریم. در حال حاضر در بندر امیرآباد حداکثر روزی دو میلیون تن تخلیه و بارگیری می کند این بندر با حدود هشت اسکله و هر اسکله با وجود تمام مشکلات نظیر بارندگی و غیره یک میلیون تن می تواند تخلیه و بارگیری نماید. بندر انزلی حدود ۱۰ میلیون تن ظرفیت دارد بندر نوشهر ما حدود ۴-۳ میلیون تن به غیر از نفت کش ظرفیت دارد. این ها را جمع بکنید ما کل کالای واردتیمان در بنادر شمال ماکزیمم هفت میلیون تن است که حدود ۲۶-۲۵ میلیون تن ظرفیت بندر شمالی ما است که از ظرفیت خالی برخورداریم.

در باره اسکله شهید رجایی چطور؟

■ ساسانی: در بندر شهید رجایی باید ببینیم کانتینر چطوری و

کشتی مادر چگونه بوده. در سال ۸۱ ما تنها یک کشتی دایمر داشتیم اما در حال حاضر ۲۰ تا دایمر داریم یعنی کشتی هایی که از مبدأ مستقیم به بندرعباس می آیند اصلاً قابل مقایسه نیست. ما ۳۰ درصد کالاهایمان مستقیم وارد می شده و اما از سال ۸۲، ۷۰ درصد مستقیم وارد می شود و ۳۰ درصد مابقی آن به دلایل مختلف بطور غیرمستقیم از دبی وارد می شود.

■ عطرچیان: چون ممکن است برخی از اسکله های اختصاصی را کم کنیم آن وقت است که نفتکش باید فقط در اسکله نفتی پهلو بگیرد. الان بطور کلی ما می خواهیم همان بحثی که آقای ساسانی کردند در شرایط تغییر اسکله صاحبان کالا با هزینه های بالایی مواجه می شوند. در این رابطه ظرفیت های ما به شدت افزایش پیدا کرده بطوری که در برنامه سوم و چهارم ظرفیت ها در بنادر افزایش یافته است. در حال حاضر بندر چابهار زیر ظرفیت دارد فعالیت می کند.

در این رابطه بندر چابهار با توجه به ویژگی های آن قابل مقایسه با سایر بنادر نیست. همواره تاجر بدنبال کشتی با ظرفیت بالا و هزینه پایین و حداقل زمان می باشد چرا که گاهی کالای تاجر فاسدشدنی است و معطل ماندن کالا جهت تخلیه خساراتی را به همراه خواهد داشت.

■ ساسانی: در این رابطه باید بیشتر به آمار رجوع کرد بر این اساس مادر حال حاضر کشتی معطل در بنادر نداریم.

■ محمودی: خوب با تشکر از آقای مهندس، اگر دوستان سوالی دیگری دارند مطرح نمایند.

یکی از بحث هایی که امروزه مطرح است ورود به WTO است. در رابطه با بحث ترانزیت کالا چگونه برخورد می شود.

■ ساسانی: در حال حاضر هیچ گونه (discrimination) تبعیض در

حمل و نقل کشتیرانی نداریم. تنها موردی که در این رابطه وجود دارد بحث ۱۰ درصد حق پرچم است که مختص کشور ما نیست. لذا کلیه تعرفه های ما در داخل کشور برای تمامی کشتی ها یکسان است، بلکه تخفیف هایی نیز قائل هستیم. از سال ۸۲ به بعد سیاستها در این رابطه هماهنگ شده لذا هنگامی که ورود به WTO اتفاق بیافتد کشتیرانی ما با مشکلی مواجه نخواهد شد.

□ در پاور پوینت فرمودید که مابه التفاوت سوبسید داخلی و خارجی این مطلب را



در رابطه با ورود به WTO توضیح دهید.

■ اشرف زاده: آیا مشارکت خارجی در فعالیت ترانزیت داخلی وجود

دارد؟

■ **عطر چیان:** خیر در این مورد نه آن‌ها به ما اجازه می‌دهند و نه ما به آن‌ها اجازه چنین مشارکتی را می‌دهیم. در حال حاضر کامیون ایرانی نمی‌تواند به استانبول برود و از آنجا بار برای کلن ترانزیت کند. زیرا هر کشوری معتقد است می‌بایست از ناوگان حمل و نقل داخلی برای این امور استفاده نماید. این مباحث در قالب discrimination نیست. در بخش حمل و نقل مهم‌ترین بحث قیمت سوخت است. ما اعتقاد داریم باید به سمت قیمت‌های بین المللی حرکت کنیم و اساساً با قیمت لیتری ۱۶ تومان خودمان هم مخالفتیم. از آنجایی که بیشتر گازوئیل مصرف می‌کنیم و نه بنزین لذا معتقدیم با قیمت جهانی مصرف کنیم که البته این امر دارای تبعات داخلی است و دولت در این ارتباط از حساسیت بالایی برخوردار است.

■ **محمودی:** خیلی متشکر، البته من این نکته را اضافه کنم علاوه بر سوخت که واقعیت هم همین است، ما در مطالعه‌های پیرامون اثرات ناشی از پیوستن ایران به WTO بر حمل و نقل کشوری مشاهده نمودیم که از نظر ظرفیت حمل کم نخواهیم داشت ولی از نظر مدیریتی با ضعف مواجه هستیم. در واقع در بنادر اگر مدیریت ما درست کار کند با کیود ظرفیت مواجه نخواهیم بود بلکه با پیوستن به WTO ظرفیت اضافی به وجود خواهد آمد که با مدیریت بهتر می‌توانیم تمام ظرفیت بنادر را بکار گیریم. حال اگر سؤال دیگری است خواهش می‌کنم بفرمایید.

■ **اشرف زاده:** باتشکر، اگر سوالی نیست به جمع‌بندی جلسه بپردازیم.

■ **محمودی:** من از آقای مهندس عطر چیان، آقای مهندس ساسانی، آقای دکتر اشرف زاده که در این جلسه شرکت کردند و همچنین از آقای محسنی که تمهیدات علمی جلسه را فراهم نمودند و در واقع این جلسه ماحصل پروژه ایشان است و همچنین از سایر عزیزانی که در جلسه حضور داشتند بسیار تشکر می‌کنم.

در اینجا علیرغم پیش‌بینی‌های ناامیدکننده آقای مهندس عطر چیان پژوهشگران ذیربط به مساله ترانزیت خوشبینانه نگاه نمایند. چرا که آرزو داریم که روزی ایران یکی محورهای مهم منطقه گردد تا با امکانات خود بتوانیم درآمدهای ناشی از ترانزیت را جایگزین درآمدهای نفتی کنیم و یا حداقل درآمدهای ترانزیت جایگزین بخشی از درآمد نفت شود.

■ **عطر چیان:** البته من نمی‌گویم که جذب درآمد ترانزیت نمی‌توانیم داشته باشیم اگر ۱۰ درصد ارزش کالایی را که مبادله می‌شوند به عنوان درآمد ترانزیتی در نظر گرفته شود باید توجه داشت که این امر به صورت نفتی و تجاری است که ۵ درصد آن بصورت نفتی است. من فقط در تکمیل صحبت آقای دکتر محمودی که بحث مدیریت را در بنادر اشاره نمودید یادآوری کنم که بنادر از سال ۸۲ به صورت درازمدت برای اولین بار به بخش خصوصی واگذار گردید. البته تا قبل از سال مذکور این واگذاری‌ها یک ساله بوده و در این بین بخش خصوصی تنها به حداکثر درآمد خود را مدنظر قرار می‌داد و از مدیریت صحیحی نیز برخوردار نبود. اما در حال حاضر قراردادهای واگذاری بالای ۱۵ سال است و در این بین برای بخش‌های

■ **عطر چیان:** ما در سوخت به لحاظ ارزان بودن آن مزیت نسبی داریم این مهم‌ترین بحث است. از مسایل مهم در بخش حمل و نقل برای پیوستن به WTO بحث سوخت است. مطالعاتی که در وزارت راه و ترابری انجام شده است بزرگترین مشکلشان بحث هوم لاین است. سیاست‌گذاری این امور در حوزه وظایف راه و ترابری نیست در این رابطه باید تکلیف را دولت روشن کند. در حال حاضر سوخت در بخش حمل و نقل بین‌المللی براساس قیمت‌های بین‌المللی است یعنی حتی کامیون ترانزیتی ایرانی که به اروپا می‌رود سوخت لیتری ۱۶ تومان مصرف کند بلکه تا یک مقدار معین قیمت ۱۶ تومانی و بقیه آن را به قیمت F.O.B بندرعباس می‌دهیم. اما آیا ما باید به کامیون ترک هم چنین تسهیلاتی را بدهیم؟ حال با توجه به چنین مزیت نسبی و همچنین پیوستن به WTO آیا می‌بایست این سوخت ارزان قیمت در اختیار همه کشورهای قرار گیرد؟ فکر نمی‌کنم هیچ کشوری عضو WTO نخواهد مزیت نسبی خود را در اختیار همگان قرار دهد چون قیمت تمام شده سوخت لیتری ۷۰۰ تومان است که ما در حال حاضر لیتری ۱۶ تومان در اختیار مصرف‌کنندگان قرار می‌دهیم. لذا در این رابطه دولت می‌بایست شفاف‌سازی نماید. در این بخش نمی‌توان سیاست دوگانه‌ای را بکار گرفت اما سعی شده تین موضوع در بخش حمل و نقل بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد. در حال حاضر از کامیون‌های ترانزیتی ایرانی سوخت با دو قیمت مصرف می‌کنند. یک نوع سوخت سوبسید دار و دیگری سوخت لیتری ۷۰۰ تومان. سعی شده سوخت سوبسید دار را به کامیون ایرانی هم داده نشود. بنابراین این قیمت مابه‌التفاوت سوخت را ما در مذاکرات اشاره نمی‌کنیم. این discrimination است. ما می‌گوییم این سوبسیدی است که ناوگان همه کشورهای برای حمایت از ناوگان خودشان تسهیلاتی قائل می‌شوند. در حال حاضر کامیون‌های ترانزیتی ایران در آلمان حق جاده، محیط زیست و غیره به انحصار مختلف اخذ می‌گردد در حالیکه از کامیون‌های ترانزیتی آلمانی در این کشور چنین برخوردی صورت نمی‌گیرد. علاوه بر آلمان کشورهایی نظیر ایتالیا و ترکیه و تمام کشورها این گونه رفتار می‌نمایند. اما ما باید یک جاهایی این بحث را در داخل کشور حل کنیم. چرا باید کامیون ترک سوخت به قیمت لیتری ۱۶ تومان مصرف کند در حالیکه به کامیون ایرانی به این قیمت نمی‌دهیم. این‌ها مباحثی است که باید مورد توجه قرار گیرد. همچنین با پیوستن به WTO به این معنی نیست که می‌بایست سیاستها را بطور آنی اجرا کنیم بلکه می‌تواند ۱۵ سال به طول انجامد تا بتوانیم قیمت سوخت را منطقی کنیم. در رابطه با بخش خصوصی در حمل و نقل جاده‌ای معتقدند که سوخت را به قیمت بین‌المللی در اختیار آن‌ها قرار دهند تا بتوانند کرایه‌های حمل را واقعی کنند. اما لازم به ذکر است که در حال حاضر کرایه‌ها واقعی هستند دولت در قیمت‌گذاری آن دخالتی ندارد. به عنوان مثال کرایه از تهران به هامبورگ یا روسیه و یا آنکارا کرایه‌ای است که شرکت حمل و نقل و صاحب کالا توافق می‌شود و میزان کرایه براساس معیار عرضه و تقاضا بدون دخالت دولت تعیین می‌گردد. اما در حمل و نقل ریلی بدلیل اینکه کل ساختار این صنعت دولتی است دخالت دولت در تعیین کرایه‌ها وجود دارد. که مقرر شده در این ارتباط بطور جداگانه مذاکراتی صورت پذیرد.



خصوصی استاندارد از حیث نیروی انسانی، امکانات و غیره معرفی کردیم. حتی حدود ۶۰ نفر را به دانشگاه‌های خارج از کشور اعزام کردیم تا آموزش دیده و مجدداً در داخل کشور فعالیت کنند. مدیریت دولتی اسکله تنها مشکلی است که در بعضی از بنادر هنوز با آن مواجه هستیم و بخش خصوصی به خاطر این موضوع می‌تواند زمینه فساد را فراهم کند که این مشکل را بتدریج حل نموده و آن را هم به بخش خصوصی واگذار می‌کنیم. در بخش دریایی با مدیریت دولتی کمتر مواجه‌ایم. ما فقط باید مدیریت تعرفه‌ای و مدیریت ارائه خدمات کیفی را در مقایسه با فعالیت منطقه‌ای داشته باشیم که آن هم متأسفانه با مشکلاتی مواجه است. به دلیل اینکه ما بالاترین و بزرگ‌ترین سهم در فعالیت ترمینال‌هایمان مال بنیاد و سایر دستگاه‌های دولتی است. ما برای اینکه بتوانیم بعد از رقابتی کردن تعرفه در منطقه و همچنین دادن سرویس در منطقه را هم رقابتی و کیفی کنیم این امر باعث افزایش سهم ترانزیت ما در منطقه می‌شود که در این ارتباط پیشنهاد مشارکت با یک بخش فعال خارجی در زمینه حمل و نقل با شریک را ایرانی پیشنهاد نمودیم که در این رابطه تبلیغات خوبی در داخل انجام گرفت و با وابسته دانستن این فعالین خارجی به اسرائیل و سایر عناصر غربی، از انجام این طرح جلوگیری نمود. بنابراین بنادر ایران از لحاظ کیفیت، رقابت و دادن تسهیلات هیچ‌گاه به بنادر دبی نخواهد رسید. زیرا سرمایه‌گذار و شریکی که بتواند به شیوه و کیفیت جدید فکر کند و اقدام به انتقال تکنولوژی نماید، را نداریم. در رابطه با حمل و نقل دریایی سیاست‌گذاری توسط بخش خصوصی انجام می‌پذیرد و دولت هیچ مداخله‌ای ندارد.

■ **محمودی:** در ادامه عرایضم، ما با این مطالعه دریافتیم که ایران یکی از کشورهای است که از مزیت نسبی بسیار بالایی برای ترانزیت در گذشته، حال و انشاءالله در آینده برخوردار خواهد بود. منافع حاصل از ترانزیت را هم تا حدودی از صحبت دوستان عزیز دریافت کردیم و انتظار ما بر این است که از این مزیتها بتوان بهره‌برداری کنیم. ولی ابزار و امکاناتمان کامل نیست. این ابزار بر اساس مطالب آقای مهندس عطرچیان یا زیرساختی است یا رهنمایی است، یا به اصطلاح فیزیکی و قابل لمس است و یا مدیریتی و غیر قابل لمس میباشد و یا شاید هر دو مورد می‌باشد. همه این مسایل را ما در بخش حمل و نقل دریایی، هوایی و جاده‌ای مورد بررسی قرار دادیم. در اینجا برای اینکه بتوان نتیجه‌ای گرفت، نکاتی را از صحبت‌ها و دیدگاه‌های آرایه شده یادداشت کردم که در واقع همان آسیب‌شناسی بخش حمل و نقل است و در ادامه پیشنهادهاتی را آرایه می‌نمایم. با توجه به مسایل مورد بحث پیشنهاد می‌شود که اولاً استفاده بهینه از ظرفیت‌های خالی و توانمندی‌های بخش حمل و نقل باید شعار ما باشد. مطالعات نشان می‌دهد که ما از ظرفیت‌ها به طور کامل استفاده نمی‌کنیم. نکته بعدی اینکه نظام قیمت‌گذاری در تمامی زیربخش‌های حمل و نقل (ریلی، جاده‌ای و هوایی) اصلاح شود و شاخص‌های یکسانی برای تعیین نرخ کرایه چه در حمل و نقل داخلی و چه برای ترانزیت معرفی کنیم.

■ **عطرچیان:** پیشنهاد شما را در جلسه آکو برای تمام کشورهای اسلامی مطرح می‌کنیم.

■ **محمودی:** خدا به شما توفیق بدهد. یکی از مسائلی که می‌بایست

مورد توجه قرار داد آزادسازی تعرفه‌ها است. در حال حاضر تعرفه‌ها آزاد نیست. آقای مهندس عطرچیان و آقای مهندس ساسانی باید این نکته را مد نظر قرار بدهند. نکته بعدی اینکه ایجاد هماهنگی، ضابطه‌مندی و دخالت روابط ارگان‌های مختلف در بخش ترانزیت باید مشخص شود، یعنی همان مطلبی آقای مهندس عطرچیان اشاره کردند. فقدان یک متولی معین برای ترانزیت جایخ خالی است. ترانزیت نمی‌تواند همانطور که آقای مهندس ساسانی اشاره کردند با مذاکره دو معاون وزیر انجام شود. چرا که این امر نیاز به برنامه‌ریزی داشته و درآمد آتی کشور از آن تأمین می‌شود و باید یک سازمان مجزا و همگام با ریاست جمهوری این فرآیند را انجام دهد. نکته دیگر اینکه خصوصی سازی در بخش حمل و نقل باید نهادینه شود. من به جرأت می‌توانم بگویم اگر ا عراق می‌کنم شما اصلاح بفرمایید، چیزی حدود ۸۰-۹۰ درصد ناوگان حمل و نقل کشور دولتی است. راه آهن دولتی، کشتیرانی تقریباً دولتی است و هواپیمایی ۱۰۰ درصد دولتی است. فقط در حمل و نقل جاده‌ای بخش خصوصی فعال است.

■ **اشرف‌زاده:** البته بخش خصوصی در بخش حمل و نقل هوایی تا حدودی فعالیت دارد.

■ **عطرچیان:** بله ولی سهم آن‌ها کم است. در جابجایی کالا و مسافر سهم حمل و نقل جاده‌ای طبق فرمایش جنابعالی ۹۴ درصد، سهم راه آهن ۴ درصد و سهم حمل و نقل هوایی ۲ درصد است. یعنی ما در حمل و نقل جاده‌ای چیزی حدود ۶۰۰ میلیون مسافر جابجا می‌شود که عمدتاً این سهم متعلق به بخش خصوصی است. یا در جابجایی کالا ۴۰۰ میلیون تن کالا با بارنامه و حدود ۳۰۰ میلیون تن کالا بدون بارنامه جابجا می‌شود. به همین دلیل علی‌رغم اینکه راه آهن و هواپیمایی دولتی است ولی سهم آن‌ها در جابجایی کالا بسیار کم است. ۹۴ درصد با جاده است، ۴ درصد راه آهن و ۲ درصد هم به شیوه هوایی انجام می‌پذیرد.

■ **محمودی:** نکته دیگر که می‌خواهم اشاره کنم اصلاح مدیریت و ساماندهی امور بخصوص در سطح سازمان‌های دولتی به ویژه تسهیل در امور گمرکی است. ترانزیت ما با اصلاح امور گمرکی همانطور که آقایان اشاره داشتند فکر می‌کنم بیشترین مشکلاتش حل شود. با امید به آینده از همه تشکر می‌کنم.

■ **اشرف‌زاده:** از آقای مهندس عطرچیان، آقای دکتر محمودی و آقای مهندس ساسانی تشکر می‌کنیم. آرایه بسیار گرم و پر محتوایی بود. خیلی استفاده کردیم. همچنین از آقای رضا محسنی که با استفاده از طرح انجام شده خود در رابطه با ترانزیت، مطالعات علمی میزگرد را فراهم کردند تشکر می‌کنیم. بسیاری از نکات هم برای ما روشن شد و شاید تحقیقات آینده را نیز جهت دهی کند. بخصوص در زیربخش‌های حمل و نقل فکر می‌کنم پژوهشگران بتوانند تمرکز کنند و مطالعات بسیار اساسی انجام دهند. به خصوص حالا که مؤسسه هم بیشتر رویکردش به مطالعات بازاریابی و زنجیره تأمین تأکید دارد، شاید بتوانیم در این زمینه انشاءالله مفید و موثر باشیم و بتوانیم سمینار داشته باشیم و برای دوستان دیگر بتواند منشا پیشنهادات، پروپوزال‌ها و تحقیقات بسیار بیشتری باشیم. لذا جلسه را به اتمام می‌رسانیم.