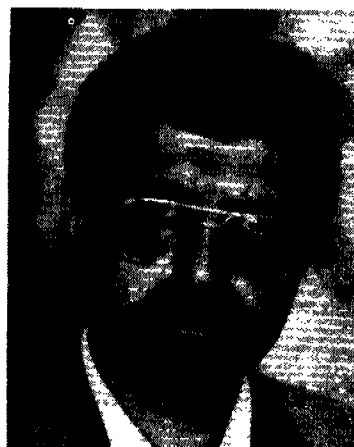


کسب ۸۵ میلیون دلار از ترانزیت کالا



اشاره:

به عقیده بسیاری از اساتید رشته اقتصاد بین الملل، حجم مبادله جهانی خدمات در

قرن میلادی آینده از ارزش مبادلات کالایی فراتر خواهد رفت. در حال حاضر سالانه بیش از ۴۰۰۰ میلیارد دلار کالا در جهان مبادله می شود.

افزایش سهم در اقتصاد بین المللی به ویژه در بازار روبه گسترش خدمات از اهداف کلان اقتصادی بسیاری از کشورهای جهان است.

ترانزیت بازاری برای صدور خدمات، افزایش درآمدهای ارزی و تقلیل وابستگی به دلارهای حاصل از نفت و بهره گیری بهتر و بیشتر از سرمایه گذاری های زیربنایی و روینایی و استعدادهای بالقوه و بالفعل اقتصاد کشور است.

با عنایت به موقعیت جغرافیایی ممتاز ایران در منطقه و فرصت باارزشی که پس از فروپاشی شوروی سابق برای ایران اسلامی فراهم شده است تا در بازار منطقه ای کالاها و خدمات بیش از پیش فعال شود، ایجاد شرایط مناسب برای جذب کالاها و ترانزیتی، ضرورت دارد.

با رقابت فشرده ای که در منطقه برای ارائه خدمات ترانزیتی وجود دارد، بهره گیری مناسب از فرصت کنونی و سرعت عمل بیشتر برای تدارک شرایط قانونی و رقابتی در این زمینه ضرورت دارد. به منظور بررسی وضعیت موجود

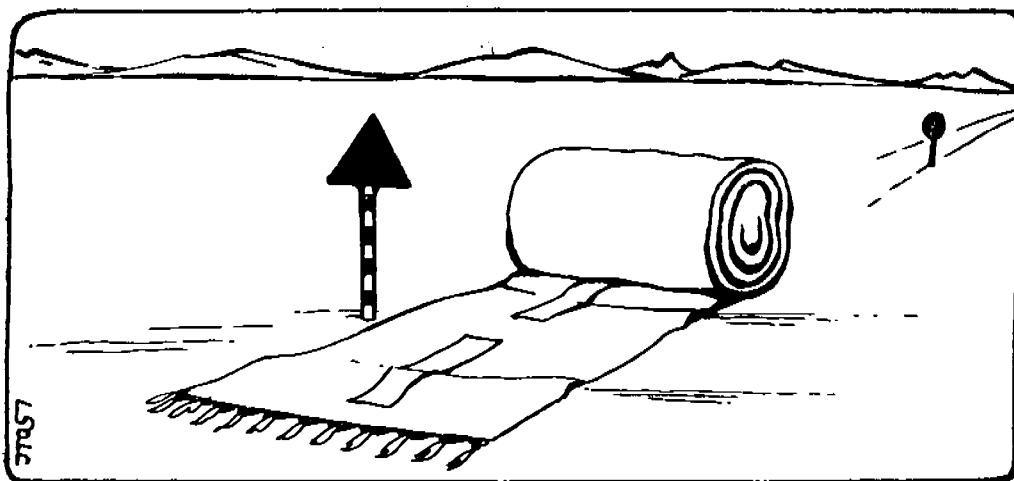
سیستم حمل و نقل و ترابری کشور به ویژه حمل و نقل جاده ای، دورنمای آتی حضور ایران در بازار خدمات ترانزیت و... خبرنگار نشریه «بررسی های بازرگانی»، با آقای محمد سعیدنژاد معاون وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور گفت و گویی دارد که با هم می خوانیم.

۸۵ میلیون دلار درآمد ارزی از عملیات ترانزیت بین المللی

ناوگان حمل و نقل جاده ای ایران از انجام عملیات ترانزیتی بین المللی در سال ۱۳۷۴ حدود ۸۵ میلیون دلار درآمد ارزی کسب کرد.

مهندس محمد سعیدنژاد ضمن بیان این مطلب در گفت و گو با خبرنگار نشریه «بررسی های بازرگانی» اظهار داشت: روند ترانزیت کالا از ایران مطلوب است و با تصاعد هندسی در سال های گذشته رشد داشته است به گونه ای که هر سال میزان ترانزیت کالا دو برابر سال قبل شده است.

○ ناوگان حمل و نقل جاده ای ایران از انجام عملیات ترانزیتی بین المللی در سال ۱۳۷۴ حدود ۸۵ میلیون دلار درآمد ارزی کسب کرد.



درآمدی روبه‌رو خواهد شد که بخشی از هزینه‌های نوسازی و تجهیز ناوگان را می‌تواند به‌خوبی جبران کند.

○ اگر بهره‌وری از ناوگان جاده‌ای افزایش یابد، امکانات کنونی برای ترانزیت سالانه ۱۰ میلیون تن کالا کافی است.



وی درباره مشکلات نرم‌افزاری در امر ترانزیت گفت: مشکل اصلی که حتی کارشناسان برجسته آن را نمی‌شناسند، «مقررات» می‌باشد. مقررات باید به‌گونه‌ای وضع شود که از توقف‌های مکرر وسایط نقلیه جلوگیری شود تا تجار و واردکنندگان زبان نبینند. ضوابط و مقررات باید به‌گونه‌ای تدوین شود که بتواند مسافر و کالا را با سرعت و ایمنی بالا جابه‌جا کند. این موضوع هنوز در ایران ناشناخته است و کار جدی درباره آن انجام نشده است.

سعیدنژاد گفت: با وجود گستردگی راه‌های کشور، قوانین و آیین‌نامه‌های گمرکی در چند سال اخیر حتی در یک مورد تغییر نیافته است. در مقررات واردات آن هم شیوه ۴۰ سال پیش مدنظر است، در حالی که باید با نظام‌های امروزی منطبق شود و در بخش واردات به مناطق و نقاط تجاری و مراکز بازرگانی پرداخته شود.

معاون وزیر راه و ترابری تصریح کرد: دسترسی نداشتن به مقررات جدید منطبق بر مقررات بین‌المللی کنونی، فعالان اقتصادی ایران را از بازارهای بین‌المللی حذف می‌کند. استفاده از ابزارهای نوین در ورود کالا هنوز در کشور منظور نشده و این بزرگترین مشکل در بخش حمل و نقل است.

وی به مکانیزم اجرا شده در سال ۱۳۷۲ با توافق با گمرک جمهوری اسلامی

برای ترانزیت ۱۰ میلیون تن کالا در سال کافی است. وسایط نقلیه ایران باید نظام مدیریتی شود تا برای آن برنامه‌ریزی شود.

○ میزان ترانزیت کالا از ایران با تصاعد هندسی هر سال دو برابر می‌شود و از حدود ۵۰۰ هزار تن در سال ۱۳۷۳ به ۱/۱ میلیون تن در سال ۱۳۷۴ رسید. در سال آینده به ۴ میلیون تن خواهد رسید.

وی گفت: با ایجاد پایانه‌های جدید تاحدودی ظرفیت خالی تردد کاهش یافته، اما ناوگان جاده‌ای به نوسازی نیاز دارد. این مشکلی کلی در ارتباط با حمل و نقل داخلی و بین‌المللی است. اگر ناوگان حمل و نقل جاده‌ای نوسازی نشود، در آینده در عملیات ترابری داخلی نیز مشکلاتی بروز می‌کند. متوسط عمر ناوگان جاده‌ای ایران ۱۲ تا ۱۳ سال است که رقم مطلوبی نیست و باید کاهش یابد، زیرا هزینه نگهداری این ناوگان زیاد است.

سعیدنژاد گفت: نرخ‌های کرایه حمل در ترانزیت کالا منطقی‌تر می‌باشد و به تجهیز و نوسازی ناوگان جاده‌ای کمک می‌کند. ناوگان جاده‌ای ایران اگر در بازار منطقه به‌طور جدی حضور پیدا کند، با

میزان ترانزیت کالا از ایران از حدود ۵۰۰ هزار تن در سال ۱۳۷۳ به یک میلیون و ۱۰۰ هزار تن در سال ۱۳۷۴ رسید. به‌نظر می‌رسد در سال آینده میزان ترانزیت کالا از کشور به ۴ میلیون تن و تا پایان دومین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی (سال ۱۳۷۸) به بیش از ۱۰ میلیون تن بالغ شود. وی با اشاره به ضرورت وارد شدن در بازار رقابت‌آمیز ترانزیت کالا و جلب اعتماد دست‌اندرکاران حمل و نقل اظهار داشت: در سال گذشته حدود ۷۰ درصد کالاهایی که برای عبور از خاک ایران وارد کشور شدند، با ناوگان ترابری ایران جابه‌جا شده‌اند.

مهندس سعیدنژاد تصریح کرد که صرفه‌جویی ارزی ناشی از حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای براساس توافقات حمل و نقل دوجانبه، برای اقتصاد کشور در سال ۱۳۷۴ به ۱۲۰ میلیون دلار رسید. لذا درآمد بخش ترانزیت، رقم قابل‌قبولی است و می‌تواند هزینه‌های ناوگان ترابری کشور را تأمین و مشکلات ناشی از پایین بودن نرخ خدمات حمل و نقل را برطرف کند.

وی گفت: اگر میزان بهره‌وری از ناوگان جاده‌ای کشور افزایش یابد، ظرفیت کنونی

در زمینه تضمین سپاری دسته‌جمعی شرکت‌های حمل و نقل اشاره کرد و گفت: این شیوه در سال گذشته تغییر کرد و متصدیان حمل و نقل و ترانزیت کشور به این امر اعتراض نمودند.

○ نرخ‌های کرایه حمل در ترانزیت کالا منطقی‌تر است و می‌تواند به تجهیز و نوسازی ناوگان جاده‌ای ایران کمک کند، مشروط بر آنکه این ناوگان در بازار منطقه حضوری فعال داشته باشد.

وی افزود: بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که قبل از این تغییر (در دوره سپردن تضمین جمعی) از ۶۷ هزار کامیون ایرانی و غیرایرانی که از ایران عبور کردند فقط سه مورد تخلف کشف شد که جای بحث ندارد. اما با تغییر شیوه، هزینه‌ها افزایش، سرعت عمل کار کاهش و روانی بخش حمل و نقل با مشکل روبه‌رو شده است.

وی گفت: بازارهای جدید تولید و مصرف باید یکدیگر را بیابند تا موقعیت ترانزیت بیش از وضع کنونی برجسته شود. ایران با کشورهایی چون قزاقستان، ترکمنستان، قرقیزستان، آذربایجان، تاجیکستان و ازبکستان در آسیای مرکزی و نیز آذربایجان، ارمنستان و گرجستان در قفقاز و نیز روسیه روابط ترانزیتی دارد. این کشورها در گذشته، اقتصادی بسته و درونگرا داشتند و تولید، مصرف و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف در درون مجموعه انجام می‌شد. ایجاد بازارهای جدید برای این کشورها مهم است تا بتوانند در نقاط مختلف جهان حضور پیدا کنند. این موضوع به مرور در حال انجام است. در همین حال برای آنکه

ایران بتواند موقعیت ترانزیت خود را بیشتر بیابد، لازم است که در بازارهای تولید و مصرف کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز تغییراتی حاصل شود که در حال انجام می‌باشد. در حال حاضر کالاهای مصرفی کشورهای مورد بحث در حال تغییر است و تولیدات دیگر کشورها در بازارهای آسیای مرکزی و قفقاز به مصرف می‌رسد. این امر در ترانزیت کالا از ایران تأثیر زیادی دارد. معاون وزیر راه و ترابری اظهار داشت: ایران از نظر جغرافیای سیاسی، در شرق و غرب عالم یک موقعیت استثنایی دارد. در گذشته به لحاظ دیوارهای آهنینی که شوروی را احاطه کرده بود، شرایط استفاده از موقعیت جغرافیایی برای ایران کمتر و محدودتر بود. اما با فروپاشی شوروی سابق، تقاضای زیادی برای عبور و مرور کالا از ایران به وجود آمده و به همین جهت توجه به امر ترانزیت بیشتر شده است. زیرا ایران دارای مزیت‌های نسبی است.

مزیت‌های نسبی ایران و دو کشور دیگر در جهان کاملاً استثنایی است. زیرا بیش از شش ماه از سال در شمال دریای خزر یخبندان وجود دارد و وسایل حمل و نقل مورد استفاده در آن نواحی که کامیون و خط آهن است در اثر سرما با مشکل روبه‌رو می‌شوند. این مشکل در ۱۵۰۰ کیلومتر مرز دریای خزر وجود دارد. اما تنها راه عبور بین شرق و غرب، ایران است.

○ قوانین و آیین‌نامه‌های گمرکی در چند سال اخیر تغییر نیافته و بر محور واردات با شیوه چهل سال پیش استوار است، در حالی که باید با نظام‌های امروزی منطبق گردد.

وی با اشاره به مزیت‌های ایران در بخش نفت گفت: مزیت‌های ترانزیت کالا

از ایران حتماً بیش از نفت است. سهم ایران در بازار نفت و گاز جهان محدود می‌باشد، اما در ترانزیت محدودیت برای دیگر کشورها وجود دارد که چنانچه بخواهند کالاهایشان را عبور دهند باید از خاک ایران بگذرند.

وی افزود: مزیت استفاده از راه‌های ایران بین شرق و غرب قابل توجه است زیرا فاصله (دریایی) سنگاپور تا اروپای غربی بالغ بر ۲۰ هزار کیلومتر است ولی همین مسافت با استفاده از راه‌آهن به حدود ۸ هزار کیلومتر می‌رسد. از سوی دیگر حمل و نقل زمینی نسبت به حمل و نقل دریایی مزایایی از نظر سرعت جابه‌جایی، حجم کمتر محموله‌ها و سلامت کالا دارد که در هزینه‌های خواب سرمایه مؤثر است.

مهندس سعیدنژاد گفت: برای فعالتر شدن امر ترانزیت، ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای تردد (در مسیرهای شرقی - غربی و نیز شمالی - جنوبی) ضرورت دارد. توسعه و تجهیز بنادر و راه‌های زمینی (جاده‌ها و راه‌آهن)، تجهیز فرودگاه‌ها و نیز مبادی ورودی در مرزهای زمینی برای رونق حقیقی ترانزیت کالا از ایران باید انجام شود.

○ دسترسی نداشتن به مقررات جدید منطبق با مقررات بین‌المللی، فعالان اقتصادی کشور را از بازارهای بین‌المللی (به‌ویژه در بخش ترانزیت) حذف می‌کند.

وی گفت: در این زمینه‌ها، اقدامات گسترده‌ای انجام شده است. برای مثال بنادر کشور در حال حاضر دست‌کم ۱۰ میلیون تن ظرفیت خالی دارند. با تجهیزات کنونی تخلیه و بارگیری ظرفیت



است. انبارهای پایانه‌ها به لحاظ امنیت، مملو از کالا است و تجار ایرانی با ایجاد کانکس، بار خود را در این محل‌ها تخلیه می‌کنند. □

مطلوبی دارد و فقط باید به جمهوری آذربایجان وصل شود تا جمهوری‌های قفقاز را پوشش دهد. راه‌آهن جلفا به لحاظ منازعات میان ارمنستان و آذربایجان در حال حاضر قابل استفاده نیست.

معاون وزیر راه و ترابری اظهار داشت: در بخش سخت‌افزاری برای ترانزیت کالا مشکل جدی وجود ندارد.

رییس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور اظهار داشت: در حال حاضر ۱۷ پایانه در ایران وجود دارد. این پایانه‌ها سرپناه و انباری برای کامیون‌ها و صاحبان کالا است. مشکلات تشریفات اداری در پایانه‌ها وجود ندارد و رانندگان با گمرک و شرکت‌های متبوع خود در ارتباط می‌باشند. آرایه خدمات و امکانات در پایانه‌ها به عهده بخش خصوصی است، اما سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور تأمین کننده و ایجادکننده این مجموعه‌ها

بنادر کشور ۴۰ میلیون تن است و اگر این تجهیزات تقویت شود، ظرفیت نیز افزایش می‌یابد.

○ فاصله سنگاپور تا اروپای غربی از طریق دریا ۲۰ هزار کیلومتر است در حالی که این مسافت با استفاده از راه‌آهن به ۸ هزار کیلومتر می‌رسد.

وی افزود: شبکه جاده‌ای نیز اقصی نقاط کشور را به هم متصل کرده است. در یک مسیر ۲۰۰۰ کیلومتری حداکثر در ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر مشکل تجهیز راه وجود دارد که قابل چشم‌پوشی است. شبکه راه‌های ایران به گونه‌ای طراحی و اصلاح شده که در سال‌های اخیر عبور وسایط نقلیه ترانزیت بر حمل و نقل داخلی تأثیر نگذاشته است.

وی گفت: راه‌آهن ایران وضعیت

