

مدیرمسئول:

محمدامین ایمانچانی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سردبیر:

محمد زعیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۵

کدپستی:

۱۱۳۵۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

خیابان حافظ،پایین‌ترازجمهوری

روبه‌روی ساختمان‌پارس

ساختمان فرهیختگان،طبقه سوم

حجم ترانزیت خارجی از مسیر ایران رکورد شکست و ۵۰ درصد از دوران اوج برجام هم بیشتر شد

ابعاد شکست پروژه انزوای ترانزیتی ایران



پاینذ رحیمی خبرنگار

اخیرا مرکز آمار ایران گزارش عملکرد ترانزیت خارجی در سال ۱۴۰۲ را منتشر کرده است. براساس این آمارها، در سال ۱۴۰۲ حجم ترانزیت خارجی کشورمان به ۱۷٫۸ میلیون تن رسیده است. بررسی وضعیت عملکرد ترانزیت خارجی کشور در بازه زمانی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۴۲۳ نشان می‌دهد سال ۱۴۰۲ رکورد ترانزیت خارجی ایران شکسته شده است. هرچند این آمار با ظرفیت‌های واقعی کشورمان فاصله دارد اما به نظر می‌رسد با توجه به افتای حس نامنی نسبت به ایران و پیگیری پروژه ناسن سازی کشورمان از سوی دشمنان به‌ویژه در سال ۱۴۰۱، این رکورد شکنی حائز اهمیت است. درخصوص ظرفیت‌های ترانزیتی کشورمان، مرکز پژوهش‌های ایران در گزارشی بیان می‌دارد براساس مطالعات مختلف ظرفیت و استعداد ترانزیتی کشور حدود ۸۰ میلیون تن است. کارشناسان معتقدند فعال‌سازی این استعدادهای ترانزیتی علاوه بر ایجاد درآمد‌های کلان (سالانه بیش از هشت میلیارد دلار) و کمک به رفع مشکلات ارزی موجب چسبندگی اقتصاد جهانی به ایران و در پی آن، بالارفتن هزینه‌های تحریم برای دشمنان و در نتیجه کمک به شکست سیاست‌های منزوی سازی اقتصاد ایران می‌شود.

ترانزیت متولی واحد ندارد

حسینی، رئیس سابق کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق ایران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» پیرامون آمار منتشرشده از سوی گمرک در رابطه با حجم ترانزیت خارجی اظهار داشت: «براساس آمار منتشرشده از سوی مرکز آمار، جزئیات حجم ترانزیت کشور نیمه‌ام و مشخص نیست چه مقدار از آن مربوط به مواد نفتی و چه مقدار از آن مربوط به مواد غیرنفتی است. این آمار نشان می‌دهد اصلی‌ترین گمرک ترانزیت مواد و محمولات غیرنفتی ماگمرک شهید رجایی بندرعباس است. در این آمار آمده‌که به میزان پنج میلیون و ۷۷۰ هزار تن محموله از این طریق جابه‌جا شده که ۹۳۶ درصد نسبت به سال گذشته رشد کرده است. تقریباً می‌توان گفت ۹۰ درصد ترانزیت کشور از طریق ورودی بندر شهید رجایی انجام می‌شود. از سوی دیگر نیز گفته شده گمرکات منطقه شهید رجایی، گمرکات پرویزخان و باشماق به ترتیب با سه میلیون و ۹۵۰ هزار تن و یک میلیون و ۳۸۸ هزار تن در بین گمرکات عمده مبدا ترانزیت خارجی بیشتری میزان ترانزیت خارجی را به خودش اختصاص داده‌اند. بیشترین ورود مواد نفتی از این دو گمرک انجام می‌شود. در سال ۱۴۰۲ ترانزیت خارجی از مسیر گمرک پرویز خان ۳۶۸ درصد و از مبدا گمرک باشماق ۵۷ درصد افزایش یافته است. این آمار نشان می‌دهد بخش عمده افزایش ترانزیت خارجی ما از طریق گمرکاتی است که افزایش قابل‌توجهی را ثبت کردند.» وی افزود: «افزایش فرآورده‌های نفتی در آمار ترانزیت خود را نشان خواهد داد. من فکر می‌کنم علت عمده افزایش حجم آمار مربوط به محمولات غیرنفتی است؛ به‌طور مثال اگر این رشد را ۳۶٫۵ درصد در نظر بگیریم؛ حداقل ۲۰ درصد آن مربوط به محمولات نفتی می‌شود. باید منتظر بنامین تا گمرک آمار دقیق‌تری منتشر کند. در کل اعلام شده که ۱۷٫۸ میلیون تن حجم ترانزیت خارجی کشور در سال ۱۴۰۲ بوده است. این عدد به نسبت سال ۱۴۰۱ رشد نسبتاً خوبی داشته اما معتمد ما ظرفیت‌های بیش از این را در کشور داریم. حداقل ۲۰ میلیون تن ترانزیت خارجی با توجه به شرایط کشور و مزه‌های بسیاری که با کشورهای اطراف داریم میزان قابل دسترسی برای کشور محسوب می‌شود. امیدوارم بتوانیم حجم ترانزیت خارجی ۲۰ میلیون تن را در سال ۱۴۰۳ به ثبت برسانیم. یکی از موانع نبودن متولی واحد در امر ترانزیت کشور است. سازمان‌های بسیاری درگیر این موضوع هستند اما ما یک متولی واحد نداریم که بتواند موضوع ترانزیت را سازماندهی کند. موضوع دیگر نبودن مدیریت واحد مرزی است. این امر سبب می‌شود بخش عمده‌ای از فعالیت‌های ما به دلیل بالا رفتن مدت زمان ترانزیت و بالا رفتن هزینه‌ها صرفه اقتصادی نداشته باشد.»

ترانزیت ۳۰ میلیون تنی در سال ۱۴۰۳ دوازدهن نیست

حسینی تصریح کرد: «باید به ترانزیت به‌عنوان یک امر تجاری نگاه کنیم. ترانزیت بخشی از تجارت بین‌الملل است که بخشی از آن می‌تواند در کشور ما محقق شود؛ بنابراین هرچقدر ما بتوانیم هزینه‌ها و زمان سفر را کوتاه بکنیم، می‌توانیم گردش را افزایش دهیم. فکر می‌کنم اقداماتی در این زمینه صورت گرفته اما راه زیادی داریم تا بتوانیم فرآیند ترانزیت را بیش از پیش تسهیل کنیم. قابل ذکر است که ما متاسفانه در کشور واحد لجستیک نداریم و زنجیره‌های ارزش لجستیکی و ترانزیتی ما کامل نیست و باید روی آن کار شود. خوشبختانه در برنامه هفتم توسعه پیشنهاداتی

ضابطه‌های ابهام‌زا در مسیر کسب‌وکارهای نوپا

چرا مسیر تسهیلات یاران بسته شد؟

شرکت‌های موسوم به تسهیلات یار و قسطی فروشی‌ها با استفاده از فناوری‌های نوین، اولاً اعطای تسهیلات یا خدمات فروش اقسالی را به مراتب سریع‌تر و ساده‌تر از سازکارهای موجود مانند نظام بانکی به انجام می‌رسانند و ثانیاً بسیاری از اشخاصی که به دلایل مختلف از جمله نداشتن وثیقه و احراز نشدن اعتبارشان برای بانک به تسهیلات دسترسی نداشته‌اند، توانسته‌اند از این شرکت‌ها تسهیلات دریافت کرده یا از خدمت خرید قسطی فراهم شده توسط آنان استفاده کنند. ازجمله مزیت‌های این شرکت‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ارزانه تسهیلات غیرحضوری خرد و بدون ضامن
- ارتقای شمولیت مالی و افزایش دسترسی مردم به خدمات
- ارزانه تسهیلات غیرحضوری در مناطق کم‌برخوردار و محروم
- افزایش قدرت خرید مردم با توجه به تورم
- شفافیت و هدایت خدمات به سمت خرید واقعی و مصرفی
- ارزانه تسهیلات به افراد رتبه اعتباری پایین

این شرکت‌ها هم‌اکنون به هر فرد بین ۲۰ الی ۱۰۰ میلیون تومان و در بازه یک الی دوساله اعتبار تخصیص می‌دهند و بر مبنای میزان رتبه اعتباری، کالای قسطی یا وام فوری و غیرحضوری در اختیار افراد قرار می‌دهند.

تاثیر مثبت فعالیت تسهیلات یاران و قسطی فروشی‌ها بر شمول مالی

طی دهه‌های گذشته و با توجه به شرایط تورمی حاکم بر کشور، همواره قدرت خرید مردم رو به کاهش بوده است. از این رو تمایل به اخذ وام از شبکه بانکی از طرف تمامی اقشار جامعه رو به افزایش رفته است. با این حال اطلاعات موجود حاکی از آن است که دسترسی به اعتبار و شمول مالی در کشور با وضعیت مطلوب فاصله دارد. براساس اطلاعات شرکت مشاوره رتبه بندی اعتباری ایرانیان، تاکنون تنها ۳۰ درصد مردم از شبکه بانکی موفق به اخذ وام شده‌اند که به نظر می‌رسد عمدتاً از دهک‌های بالای درآمدی بوده‌اند. با این وجود اما شرکت‌های تسهیلات یار و قسطی فروشی‌های تأثیر به مراتب بهتری از بانک‌ها در گسترش سطح شمول مالی در کشور داشته‌اند. طبق طبقه بندی ارائه شده در تصویر که وضعیت استان‌های کشور به لحاظ برخورداری از خدمات را نشان می‌دهد، تسهیلات یاران توانسته‌اند نسبت به بانک‌ها در خدمت‌رسانی به مناطق کم برخوردار کشور موفق‌تر عمل کنند. بنابر اطلاعات، شرکت‌های تسهیلات یار از ابتدای سال ۱۴۰۲ تا پایان دی ماه

در این زمینه شده و امیدواریم مواردی که در این برنامه تصویب شده و اسامال قابل اجرایی است محقق شود و بتوانیم بخش ترانزیت کشور را از طریق ایجاد زنجیره‌های تأمین لجستیک و ترانزیت بهبود ببخشیم.» رئیس سابق کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق ایران درباره وضعیت ترانزیت و حمل‌ونقل ریلی عنوان کرد: «در حال حاضر حمل یار تجاری در کشور براساس آمار سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ چیزی در حدود ۷۰۰ میلیون تن است که می‌تواند اندکی بالاتر یا پایین‌تر باشد. حدود ۱۰ درصد، یعنی حدود ۷۰ میلیون تن از این عدد قاعدتاً باید از طریق راه‌آهن حمل‌شود. این در حالی است که اماها نشان می‌دهد در راه‌آهن چیزی حدود ۳۵ تا ۲۵ میلیون تن در سال گذشته در کشور حمل بار داشتند که حمل بار ترانزیت از این مقدار سهم کوچکی را به خود اختصاص داده و شاید این عدد حوالی سه میلیون تن باشد. با توجه به اینکه مبادی اصلی کشورمان مثل بندر شهید رجایی، بندر امام، در آینده نزدیک بندر چابهار و از سوی دیگر بندر انزلی به راه‌آهن متصل خواهند شد و در سرخس، بندر امیرآباد، مزرازی، شمسر و… نیز به راه‌آهن وصل هستند، می‌توانیم بخشی از حجم ترانزیت خارجی را به سمت حمل بار راه‌آهن سوق دهیم. یکی از مشکلاتی که سبب عدم تحقق این مهم شده این است که در بحث راه‌آهن شرکت راه‌آهن باید تکلیف خود را مشخص بکند که شرکت بهره‌بردار است یا ساینساتگذار؟ خوشبختانه این موضوع با پیشنهادات اتاق بازرگانی و تصویب نمایندگان مجلس در برنامه هفتم توسعه پیگیری شد تا بتوانیم یک نظام تنظیم‌گر ریلی را در کشور داشته باشیم. در این صورت ریل می‌تواند به کمک بخش ترانزیت کشور بیاید و در آن زنجیره ارزش و تأمین مؤثر واقع شود و ما می‌توانیم در یک برآورد پنج‌ساله به سمت حجم واقعی ترانزیت ۳۰ میلیون تنی حرکت کنیم. به نظر من عدد ترانزیت ۳۰ میلیون تن در سال قابل دسترس است.» حسینی یادآور شد: «باید در این میان توجه داشت که بخشی از موضوع ترانزیت تحت تأثیر تحریم‌های بین‌المللی است. هرچند که رفع تحریم‌ها تأثیر بسزایی بر حجم ترانزیت کشور خواهد داشت اما با شرایط موجود نیز می‌توانیم تا بیش از ۳۰ میلیون تن را نیز محقق کنیم. ما اکنون ۱۷٫۸ میلیون تن ترانزیت خارجی داشتیم، فکر می‌کنم اگر بتوانیم امکانات و شرایطی که مطرح شد را فراهم بکنیم می‌توانیم امیدوار باشیم به عدد ۳۰ میلیون تن حداقل تا سال ۱۴۰۷ یا ۱۴۰۸ در سال برسیم. این میزان حضور ترانزیت و راه‌گذره‌های ترانزیتی می‌تواند در کشور درآمد و امنیت ایجاد کند. احداث راه‌آهن رشت به آستارانیز می‌تواند کمک بسزایی در این فرآیند بکند. بخش عمده حمل‌ونقل ما، شاید در حدود ۹۰ درصد جاده‌ای است. احتمالاً ۱۴ درصد از حمل ۱۷٫۸ میلیون تن ترانزیت خارجی از طریق حمل‌ونقل ریلی و ۸۶ درصد آن از طریق جاده انجام شده است. این موضوع نشان می‌دهد باید بیش از این اعداد از ظرفیت‌های ریلی کشور استفاده کنیم.»

موانع عجیب

رضا رستمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق ایران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درباره موانع ترانزیت کشور به‌ویژه در بخش خصوصی تصریح کرد: «در سال گذشته نیمه سبز ما تعلیق شد که به بروز مشکلاتی برای بخش حمل‌ونقل منجر شد. از سوی دیگر نیز موضوع ویزای رانندگان با چالش مواجه است و متاسفانه به رانندگان ما ویزا داده نمی‌شود. ترانزیت ما از لحاظ حمل‌ونقل جاده‌ای به یک افت دچار شده و کاهش یافته است. امروز یکی از مشکلات عمده و اصلی حوزه ترانزیت بخش خصوصی برگشت ارز است که دولت باید این مسئله را حل کند. در صورت رفع مساله بازگشت ارز ظرفیت واقعی بخش خصوصی بالغ بر ۷۰ درصد است. اما سهم این بخش در شرایط کنونی کمتر از ۲۰ درصد محاسبه می‌شود.» در پژوهشی با عنوان «برنامه ملی ترانزیت: ضرورت و الزامات» که توسط مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی منتشر شد، آمده است: «تلاش‌های فعلی برای ارتقای ترانزیت کشور اگرچه مثبت و شایسته قدرانی است اما خلأ وجود یک برنامه ریزی راهبردی در این مسیر به حدی برجسته و نمایان است که با رجوع به تجربه چند دهه گذشته می‌توان با اطمینان بالایی پیش‌بینی کرد تلاش‌های فعلی اگرچه توانسته‌اند عقب‌ماندگی‌های هفت سال اخیر را تا حدودی جبران کنند اما همچنان نمی‌توانند بخش اعظم استعدادهای ترانزیتی ایران را فعال کنند. به بیان دقیق‌تر تلاش‌های حاضر از نوع کوتاه‌مدت و عملیاتی و درجهت بهره‌برداری بهتر از زیرساخت‌های موجود هستند که در خوشبینانه‌ترین حالت می‌تواند عملکرد ترانزیتی در حدود ۲۰ تا نهایتاً ۳۰ میلیون تن در سال را محقق سازد؛ اما برای دستیابی به استعدادهای ترانزیتی برآورد شده کشور یعنی ۸۰ میلیون تن در سال و بالاتر، نیاز به یک برنامه میان‌مدت و بلندمدت قابل اتکا برای سرمایه‌گذاری‌های کلان زیرساختی است.»

حجم ترانزیت خارجی از مسیر ایران رکورد شکست و ۵۰ درصد از دوران اوج برجام هم بیشتر شد

ابعاد شکست پروژه انزوای ترانزیتی ایران

لزوم تهیه یک برنامه ملی

رصد سمت و سوی اظهارات و تلاش‌های مسئولان در رابطه با این موضوع احتمال گرفتار شدن پیشرفت ترانزیتی کشور در یک تله بزرگ را تقویت می‌کند که می‌توان آن را تله ترانزیتی تعبیر کرد؛ موقعیت ویژه جغرافیایی ایران و القایی مانند شاهراه و چهارراه ترانزیتی منطقه، می‌تواند این تلفی را در میان مسئولان کشور ایجاد کند که در صورت سرمایه‌گذاری مالی و مدیریتی روی زیرساخت‌های موجود در هر کدام از مسیرهای ترانزیتی آن مسیر حمزا مزیت رقابتی خواهد داشت و سهم زیادی از تقاضای حمل بار در منطقه را به خود اختصاص داده و منافع پیش‌بینی‌شده برای آن محقق خواهد شد در حالی که این تصویری است که می‌تواند با واقعیت فاصله زیادی داشته باشد و منجر به هدررفت سرمایه‌های کشور و از دست دادن سایر فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ترانزیت کشور شود.

هریک از کشورهای همسایه ایران مانند ترکیه، عراق، آذربایجان، ارمنستان، پاکستان، کشورهای جنوبی حاشیه خلیج فارس و حتی افغانستان به نوعی موقعیت‌های سرزمینی ارزشمندی دارند و از ابزارها و اهرم‌های مختلف سیاسی و اقتصادی مذکور برای بهره‌بردار هرچه بیشتر از این موقعیت‌ها و تهدید فرصت‌های دیگر رقبا از جمله ایران استفاده می‌کنند. بنابراین داشتن موقعیت جغرافیایی مناسب، منحصر به ایران نیست و مزیت‌های سایر کشورها نسبت به ایران را شکل داد. همچنین ایفای نقش در زنجیره تأمین جهانی به واسطه فرصتی که در لجستیک وجود دارد یک موضوع عام‌تر نسبت به ترانزیت بوده و لازم است نگاه عام‌تری داشت تا مبنی بر این اولویت‌های کشور در کردیدوره‌های ترانزیتی مشخص‌شود، در نتیجه علاوه بر درآمد‌های ترانزیتی، درآمد‌های ایفای نقش در بخش تولیدی در این مسیر ترانزیتی مزیت‌های نسبی و صنایع انرژی رو نیز مورد توجه قرار گیرد و در واقع بخشی از کالاهای نیمه ساخته می‌تواند در کشور تولید شود و همچنین مناطق آزاد به‌عنوان دروازه‌های ورود و خروج کالای می‌توانند در زمینه صادرات و واردات کالای ایفای نقش داشته باشند.

ارائه این گزارش چند پیشنهاد راهبردی برای بهبود وضعیت ترانزیتی کشور

تراز جهانی، جهت انجام خدمات بندری از قبیل تخلیه و بارگیری و جابه‌جایی محموله‌ها و انبارداری و نیز استفاده بیشتر از ظرفیت‌های ریلی کشور برای کالاهای ترانزیتی با هدف کاهش هزینه‌های حمل، فراد کردن شرایط حضور بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی و انواع حمل (جاده‌ای، ریلی دریایی و هوایی کالاهای ترانزیتی)، مقید و اجرایی کردن مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی کنوانسیون تیر (که از مهم‌ترین شرایط ترانزیتی محسوب می‌شود) و هماهنگی بین دستگاه‌های متولی ترانزیت که به نوعی در کاهش فرآیند

ترانزیت از ایران دخیل هستند؛ اعطای تسهیلات و تخفیفات برای توسعه ترانزیت از ایران؛ تجهیز و تکمیل بنادر و گمرکات به سیستم پیشرفته فناوری اطلاعات برای آگاهی صاحبان کالا از موقعیت محموله‌های ترانزیتی، اطلاع‌رسانی و بازاریابی

از طریق معرفی توانمندی‌ها و امتیازات عبور کالاهای ترانزیتی از مسیرهای ایران

به منظور افزایش تقاضای بین‌المللی و جذب مشتری و اصلاح و شفاف‌سازی

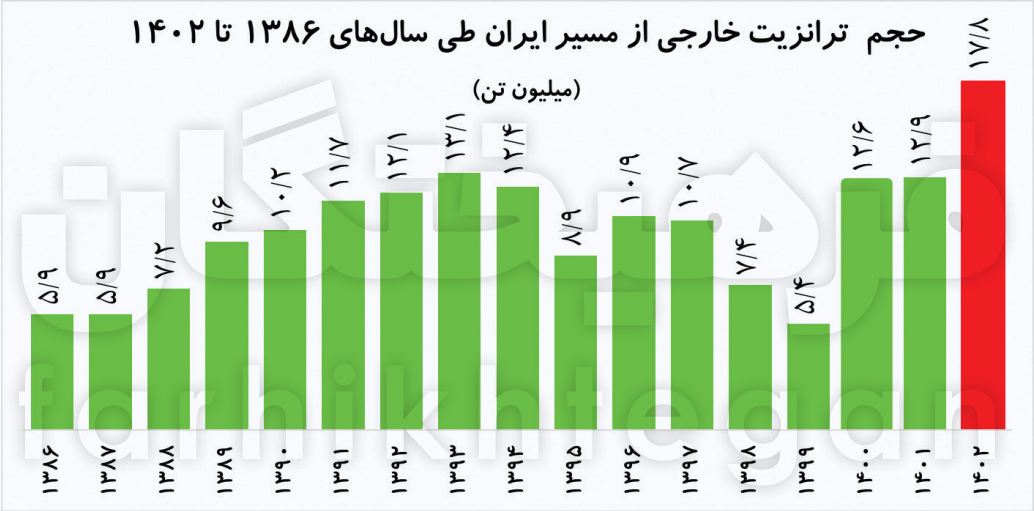
قوانین و آیین‌نامه‌های گمرکی و ترانزیتی که نقش مهمی در ارتقای ترانزیت دارند

از جمله این پیشنهادات است.

برنامه ریزی برای ترانزیت کشور شده است.

با توجه به ضعف‌ها و کاستی‌های طرح‌های فعلی توسعه کردیدوره‌های ترانزیتی، ضرورت تهیه برنامه ملی ترانزیت و لزوم مبنای قرار دادن این برنامه در مذاکرات دیپلماتیک و در اولویت بندی سرمایه‌گذاری در طرح‌ها و پروژه‌های توسعه بنادر و عدم‌التفع‌های کلان و راهبردی متعاقب آن را نیز به کشور تحمیل می‌کند. بررسی‌ها نشان می‌دهد دو نگرش غلط سهم عمده‌ای در بروز چالش در مسیر برنامه ریزی برای ترانزیت کشور شده است.

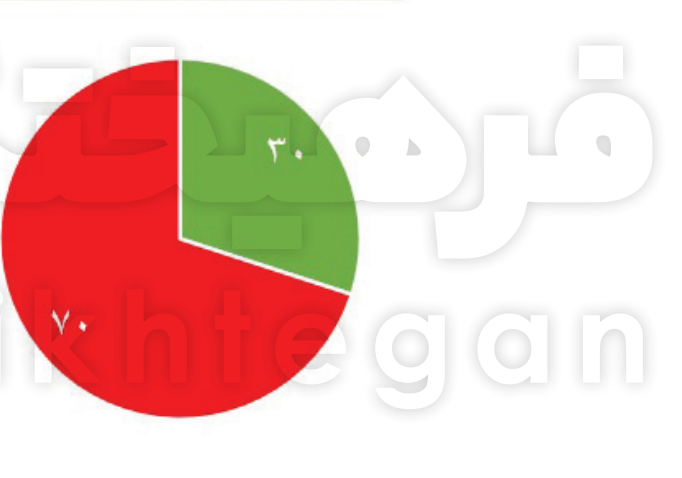
با توجه به ضعف‌ها و کاستی‌های طرح‌های فعلی توسعه کردیدوره‌های ترانزیتی، ضرورت تهیه برنامه ملی ترانزیت و لزوم مبنای قرار دادن این برنامه در مذاکرات دیپلماتیک و در اولویت بندی سرمایه‌گذاری در طرح‌ها و پروژه‌های توسعه بنادر و عدم‌التفع‌های کلان و راهبردی متعاقب آن را نیز به کشور تحمیل می‌کند. بررسی‌ها نشان می‌دهد دو نگرش غلط سهم عمده‌ای در بروز چالش در مسیر برنامه ریزی برای ترانزیت کشور شده است.



وضعیت استان‌های کشور به لحاظ برخورداری از خدمات



وضعیت افراد جامعه در دسترسی به وام



درصد افرادی که وام گرفته‌اند

درصد افرادی که وام نگرفته‌اند