

جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی

استفاده از صدها سال تجربه بخش خصوصی در درمان آخرین نفس‌های کریدورهای ایران



فقط به‌صورت نمادین انجام و متوقف شد.

از اشتغال‌زایی و درآمدزایی در حوزه ترانزیت بین‌المللی دور مانده‌ایم

قرارگیری در مسیر ترانزیت بین‌المللی زمینه ایجاد اشتغال را از زمان ورود کالا به گمرک تا مرحله تخلیه، بارگیری، تعمیر وسایل حمل‌ونقل فراهم می‌کند. از طرفی ارزآوری کانینر و حضور دارندگان وسایل نقلیه به‌عنوان توریسم درآمدزا خواهد بود. متأسفانه کشور ما به‌درستی از این فرصت‌ها و زیرساخت‌هایی که وجود داشته بهره‌ای نبرده است و ما امروز به‌جایی رسیده‌ایم که کشورهای دیگر که در مجاور ما قرار دارند با تشکیل کریدورهای جدید مثل کریدور زنگبار در ترکیه، جایگزین کریدورهای موجود در ایران شده و فرصت‌های جدیدی را برای خودشان ایجاد کرده‌اند؛ به عبارتی مسیرهایی را که باعث درآمدزایی و اشتغال‌زایی در کشور می‌شدند، از دست داده‌ایم و اگر چیزی مانده است آخرین نفس‌های خود را می‌کشند. مواردی چون زیرساخت‌های جاده‌ای، قوانین و مقررات تثبیت‌کننده برای انجام کارهای

کشور ما در مسیر کریدورهای چالشی قرار گرفته است؛ از جمله کریدور بین‌المللی شمال-جنوب که از کشور فنلاند در شمال اروپا آغاز شده و مقصد آن کشورهای واقع در خلیج فارس و جنوب شرق آسیا است. این کریدور از بنادر دریای خزر نظیر امیرآباد و بنادر جنوبی نظیر بندر شهید رجایی عبور می‌کند و تکیه زیادی روی این کریدور است.

دکتر فاطمه مقیمی

مدیرعامل شرکت خدمات کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی
سدیدبار و عضو هیئت نمایندگان اتاق ایران

کشور ما در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی به لحاظ جغرافیایی و سوق‌الجیشی موقعیت بسیار خوبی دارد؛ به‌طوری که بسیاری از کشورهای دنیا برای بهره‌مندی از چنین وضعیتی، می‌بایست سال‌های متمادی تلاش کنند و مسیرهایی را تبیین نمایند تا بتوانند فرصتی را که در حال حاضر ما داریم ایجاد نمایند، اما موقعیت جغرافیایی کشور ما و دسترسی آن به آب‌های آزاد در شمال و جنوب، به‌طور خدادادی زمینه بهره‌مندی از کریدورهای بین‌المللی و فرصت‌هایی که به‌واسطه آن‌ها خلق می‌شود را فراهم نموده است. کشور ما در مسیر کریدورهای چالشی قرار گرفته است؛ از جمله کریدور بین‌المللی شمال-جنوب که از کشور فنلاند در شمال اروپا آغاز شده و مقصد آن کشورهای واقع در خلیج فارس و جنوب شرق آسیا است. این کریدور از بنادر دریای خزر نظیر امیرآباد و بنادر جنوبی نظیر بندر شهید رجایی عبور می‌کند و تکیه زیادی روی این کریدور است. کریدور شرق به غرب که از طریق چابهار وارد خاک ایران می‌شود و کریدور ترانسیسکا که بخشی از کشور ما می‌تواند به آن وصل شود. جاده ابریشم، جاده شاسی و جاده مروارید نیز به‌عنوان مسیرهایی هستند که از آن‌ها زیاد استقبال نشده است؛ به‌طوری که کشور چین یکی دو مرتبه روی این مسیرها تمرکز کرده و حتی خط راه‌آهن خود را از طریق کشور ما به آن‌ها وصل نموده، اما بازخورد مناسبی حاصل نشده است. همچنین خط ریلی اسلام‌آباد - تهران - استانبول ایجاد شد، اما برای این خط بازاریابی سیستماتیک انجام نشد و در واقع کار

ترانزیتی، قوانین و مقررات گمرکی و وجود ناوگان فرسوده در کنار محدودیت‌هایی که در داخل خودمان ایجاد کرده‌ایم، باعث شده که هم‌تا و هم‌سان با شرایط مطلوب کشورهای همسایه پیش نرفته و از این قافله دور شویم.

امنیت، سرعت و قیمت؛ سه فاکتور مهم در ترانزیت بین‌المللی

در موضوع جابه‌جایی کالا و ترانزیت بین‌المللی سه فاکتور مهم امنیت، سرعت و قیمت حرف اصلی را می‌زنند. اگر مسیری مسیر رقیب می‌شود بایستی یک مزیت نسبی نسبت به این فاکتورها داشته باشد. مسیر ایران نزدیک‌ترین راه برای وصل کردن کریدورهای شمال - جنوب و شرق به غرب است و امنیت مسیر و قیمت ارزان می‌تواند یک مطلوبیت باشد. قیمت ارزان، قیمت پرداختی نیست، بلکه قیمت برگشت زمان مناسب سرمایه‌گذاری شده در یک

اتحادیه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (CIS) به وجود آمده است و می‌توان گفت میزان ترانزیت از کشور ما در آن زمان در حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد بود که این میزان مرتب ریزش کرده است تا الان که می‌توان به جرات گفت به کمتر از ۱۵ درصد رسیده است و از فرصتهایی که می‌توانست در ایران تبدیل به درآمدزایی، اشتغال‌زایی و شرایط مطلوبی شود، استفاده نشده است.

جای خالی بخش خصوصی در شورای ترانزیت کشور

شورای ترانزیت کشور در بررسی لایحه برنامه هفتم در مجلس شورای اسلامی مطرح و در حال شکل‌گیری است، اما جایگاهی برای بخش خصوصی در آن دیده نشده است. در واقع اگر در این شورا دولت به‌عنوان نهاد متولی، رسیدگی کننده و نظارتی حضور دارد، می‌بایستی بخش خصوصی نیز به‌عنوان متولی اجرای کار حضور داشته باشد، اما افرادی از بخش خصوصی برای نزدیک کردن ذهنیت ساخت قوانین نظارتی یا مشورتی در این جریان حضور ندارند. حتی بخش خصوصی در شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی هم که الان فعال است، حق رأی ندارد، در حالی که اگر دولت نقش بخش خصوصی را جدی بگیرد و از تفکر صدها سال تجربه آن استفاده کند، نتایج مطلوب‌تری را شاهد خواهد بود. ♦♦

بیشتر شده و مدت‌زمان برگشت سرمایه او طولانی‌تر شود. کنترل و توجه به ماهیت کالای ترانزیتی تا جایی باید انجام شود که به امنیت کشورمان خلل وارد نشود و اگر قرار باشد به تمام موقعیت کالا ورود کنیم، کالای ترانزیتی و به عبارتی عبوری، دیگر معنی پیدا نمی‌کند.

در حمل‌ونقل بین‌المللی رقابت تنگاتنگی وجود دارد و انتخاب مسیر حمل‌ونقل کالا توسط گیرنده و فرستنده بر اساس سه ویژگی سرعت، امنیت و قیمت صورت می‌گیرد. تاجری که همیشه مسیر ایران را انتخاب می‌کرده است، اگر به هر دلیلی کالای او در این مسیر رسوب کند، دیگر این مسیر را انتخاب نمی‌کند و در درازمدت ناچار می‌شود مسیرهای جدیدی به عبارتی مسیرهای موازی را جایگزین نماید که اگرچه از نظر طول مسیر، طولانی‌تر از مسیر ایران هستند، ولی در عمل جابه‌جایی و برگشت سرمایه سریع‌تری خواهند داشت. وقتی که در مسیری افت‌وخیزهایی به وجود می‌آید، به دنبال آن مسیرهای موازی ایجاد می‌شود؛ برای مثال کشور ترکیه، مسیر زنگبار را به‌عنوان جاده ابریشم جدید ایجاد نموده است.

در مجموع همزمان با راه‌اندازی ترانزیت از خاک ایران، اولین قوانین با ضمانت شرکت‌های حمل‌ونقل بارهای تجار بویژه بعد از فروپاشی شوروی و با شکل‌گیری

مسیر است. با وجود قوانین و مقررات و بررسی‌های متعددی که توسط ارگان‌های مختلف در مسیر ترانزیتی در کشور ما صورت می‌گیرد، اگر قرار باشد حضور یک کانتینر در خاک ایران از زمان ورود به یکی از بنادر جنوب و تا خارج شدن آن از مرز دیگر مثل مرزهای شمال یا غرب کشور سه روز باشد در اغلب موارد مشاهده شده که در حدود ۱۵ روز در خاک ایران رسوب کرده است. درست است که در راستای کاهش قاچاق از مسیر ترانزیت کالا بایستی نظارت داشته باشیم و گمرکات ما نیز مجهز به دستگاه بازرسی ایکس‌ری و جی‌پی‌اس هستند که مسیر راننده و توقف احتمالی یا انحراف در مسیر را مشخص می‌کند و به عبارتی شرایط قابل کنترل است، اما در عمل مشاهده می‌شود که یک کانتینر توسط نهادهای مختلف بارها بررسی، تخلیه و کنترل می‌شود.

کشور ایران در بین کشورهای اطراف ارزان‌ترین سوخت در منطقه را دارد و همیشه این احتمال وجود دارد که سوخت از کشور قاچاق شود، لذا بایستی کنترل انجام شود، اما متولی در این قضیه حتماً باید معلوم و مشخص باشد و همزمان چندین نهاد مختلف از جمله ستاد مبارزه با قاچاق کالا و سوخت، انجمن حمل‌ونقل، شرکت نفت و غیره کنترل را انجام ندهند، چون خود این موضوع باعث می‌شود که هزینه سرمایه‌گذاری توسط تاجر و صاحب کالا

