

زمین گیری ترانزیت!



عکس: خودرنگی مشهد

محسن موسوی زاده، ملیحه جهانیخ



ترانزیت از مرزهای خراسان رضوی، جریانی مستمر، اما با فراز و نشیب هایی است که در سال های اخیر با دست اندازهای جدی مواجه بوده است. گفته می شود حدود ۴۰ درصد از حجم ترانزیت کشور از سوی شرکت ها و فعالان اقتصادی خراسان رضوی انجام می شود. از این رو، رفع موانع و چالش هادر این حوزه در سطح ملی نیز می تواند اثرگذار باشد. خراسان رضوی به دلیل داشتن مرزهای مشترک و گسترده با ترکمنستان و افغانستان، اتصال به بازارهای پررونق آسیای میانه و برخورداری از کوتاه ترین و آسان ترین مسیرهای دسترسی به دیگر کشورهای از طریق کریدورهای ترانزیتی و آب های آزاد، ظرفیتی بی نظیر در ترانزیت دارد. چهار پایانه مرزی دوغارون، سرخس، لطف آباد و باجگیران مبادی اتصالی اندک فرصت مبادله تجاری را برای استان فراهم کرده اند. اگرچه شرکت های حمل و نقل داخلی و بین المللی در این حوزه در سال های اخیر رشد درخورتوجهی داشته اند و طبق آمار، استان خراسان رضوی در سال ۱۴۰۳ رتبه نخست ترانزیت خروجی کشور از مرزهای زمینی و رتبه چهارم در ترانزیت ورودی را دارد، اما آنچه اهمیت دارد، چالش هایی جدی ای است که سال هادریاره آن ها سخن گفته شده، ولی هیچ اراده جدی برای رفعشان دیده نشده است. بر این اساس، شهرآرا در میزگرد تخصصی خود با حضور محمود امتی عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی و نایب رئیس انجمن حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، ابراهیم عطایی نایب رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان و جواد رخشانی از مدیران شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، به بحث و گفت و گو پیرامون این چالش ها پرداخته است.

چالش است.

مشکلاتی که در گمرک داخل کشور داریم، در گمرک کشورهای افغانستان یا آسیای میانه وجود ندارد. در ترکمنستان قانونی وجود دارد که هر کامیونی که وارد گمرک شود، باید تا شب ترخیص گردد. گمرک، پایانه، قرنطینه، گذرنامه، بانک، مرزبانی، شرکت نفت، پلیس امنیت ملی و نهاد ریاست جمهوری همگی نوعی تعدد مدیریتی را ایجاد کرده اند. اگر دولتمردان به این حوزه توجه داشته باشند، صنعت ترانزیت می تواند حوزه ای درآمدزا و حتی قابل رقابت با نفت باشد، به شرطی که زیرساخت ها و ملزومات اولیه فراهم شود. ما گاهی به دلیل نبود جرتقیل یا کارگر برای تخلیه بار، محدودیت ساعت کاری گمرک یا نداشتن یک کیوسک بانکی، متحمل هزینه توقف کامیون های باری در مرز می شویم. این مسائل را سال هاست که مطرح می کنیم.

یکی از چالش های جدی این حوزه، خواب کامیون ها در مرزهاست، چه میزان خسارت و مشکل ایجاد کرده است؟

امتی: وقتی کامیون در پایانه مرزی متوقف می شود، سه هزینه ایجاد می کند: نخست، هزینه خود خودرو است که در زمان توقف، شیب حدود ۱۸۰ یورو خسارت دارد، دوم، هزینه محموله تجاری است که موجب گریز بار از مسیر ترانزیت کشور می شود، زیرا تاجر کشور همسایه از این مسیر بپسیمان است، و سوم، اما خسارت آن محاسبه نشده است، و سوم، هزینه منابع انسانی و نیروی کار فعال در مرزهاست که وقتی بهره وری پایین است، هزینه بر می شود.

آنچه سازمان حمل و نقل در ۲۵ پایانه مرزی حدود سه یا چهار سال پیش محاسبه کرده بود، تنها ۷۵ یورو خسارت توقف کامیون ها در یک سال است، این مبلغ معادل ساخت و تجهیز ۱۰ پایانه مرزی است. بقیه هزینه ها و خسارت ها هنوز محاسبه نشده اند. مقایسه مرز بازرگان و مرز ترکمنستان با چند هزار تردد روزانه کامیون ها و مساحت چهار هکتاری با مرزهای ما که تردد روزانه چند صد کامیون و مساحت نود هکتاری دارند، تفاوت مدیریت را نشان می دهد.

عطایی: مطابق آمارهای رسمی، میزان خواب کامیون ها در مرزهای کشور ۱۴۲ ساعت اعلام شده، اما در واقعیت، شاهد پنج یا شش روز خواب کامیون ها در مرزها هستیم؛

به نظر می رسد کشورهای همسایه در ترانزیت حرکتی رو به جلو دارند، در حالی که در کشور ما هنوز چالش های ابتدایی مطرح است. در این باره چه نظری دارید؟

امتی: بر اساس نظر بسیاری از کارشناسان و کسانی که فرصت های اقتصادی کشور را رصد می کنند، ایران با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی و کشوری که در همسایگی خود دارد، پس از نفت دارای دو ظرفیت مستعد و بالقوه، یعنی ترانزیت و گردشگری است. اما بخش خصوصی، با تعامل مستمر با کشورهای همسایه و رصد روزانه ترانزیت، نگران این ظرفیت است که از آن به درستی بهره برداری نمی شود. مطابق آمارهای سال ۲۰۲۳، کشور روسیه حدود ۸۸۰ میلیون تن تردد کالا داشته و در کردور شرق، چین بالغ بر ۳۰۰ میلیون تن مبادله کالا را ثبت کرده است. حتی کشوری مانند ترکیه که موقعیت ما را ندارد، حدود ۶۰ میلیون تن کالا ترانزیت دارد. این روند در گرجستان، ازبکستان و دیگر کشورهای همسایه نیز مشهود است، در حالی که رکورد ما در سال های اخیر، سال ۱۴۰۳، ۱۷ میلیون تن ترانزیت کالا بوده است.

ترانزیت، علاوه بر جنبه درآمدی، در توسعه سیاسی و روابط با دیگر کشورها نیز مؤثر است. یکی از موانع جدی در این حوزه، تحریم هاست؛ حتی شرایط اسنپ بک، مکاتبات ما را با برخی کشورها مانند چین دچار چالش جدی کرده است. می توان گفت حدود ۸۰ درصد فرصت ها را به این دلیل از دست داده ایم. همه خطوط کشتی رانی از مسیر ایران قطع رابطه کرده اند و این مسئله دو هزینه را تحمیل کرده است: نخست، هزینه سه برابری کرایه حمل دریایی و دوم، افزایش زمان که گاهی تا پنج ماه روز طول می کشد. خودتحریمی های نیز مسئله دیگری است. **عطایی:** به عقیده من، خودتحریمی مسئله مهمی است. خسارت وجود چالش ها و مشکلات را بخش خصوصی پرداخت می کند و اگر بخشی از این خسارت متوجه

نمی توانیم به بار مقیاس بزرگ فکر کنیم یا وارد مناقصه شویم؛ چرا که ریسک آن بسیار بالاست.

بخش خصوصی در این میان چه مسئولیتی دارد؟

امتی: در تمام دنیا متداول است که دولت زیرساخت های فعالیت اقتصادی را برای بخش خصوصی فراهم و از آن ها حمایت می کند، اما اکنون تمام مسئولیت ها متوجه بخش خصوصی شده و سود هم برای بخش دولتی است. برای همه چالش ها راهکار داریم، اما باید اراده حل آن ها در بخش حاکمیتی وجود داشته باشد. رسانه ها نیز می توانند در این زمینه بازاری کمک کننده باشند. هر تن کالای ترانزیتی تا ۲۵۰ دلار آورده مالی برای کشور دارد، در حالی که دولت در بخش ترانزیت فقط سوخت یارانه ای می دهد و هیچ حمایت دیگری (ارز ترجیحی، تسهیلات و...) ندارد. به ازای هر میلیون تن کالا در چرخه ترانزیتی کشور، حدود ۴ هزار کامیون در ترانزیت فعال می شود و صداها شغل ایجاد می کند. ناامنی های مرزی نیز باعث شدن ترانزیتی مرزها کم رنگ می شود، مرزی که کالا در آن مبادله می شود، امنیت دارد. وقتی از توسعه کشورها سخن می گوئیم، ملاک، میزان صادرات آنان است. اگر بخواهیم صادرات را تقویت کنیم، باید به ما همسایه دلار صرف تجهیز و ماشین آلات و زیرساخت ها کنیم؛ اما ترانزیت با تغییراتی ساده این ظرفیت را فراهم می کند و تنها باید راهکارها به سرانجام برسند.

عطایی: در جریان جنگ دوازده روزه، این فرایند تسریع شده بود، اما پس از آن، دوباره انباشت کامیون ها در مرزها دیده می شود. با طرف ترکمنستانی برای تردد روزانه سیصد دستگاه کامیون توافق داریم، ولی تاکنون بیش از ۲۴۰ دستگاه تردد نکرده اند. موقعیت های خوبی وجود دارد، اما ضعف های سیستمی، هزینه ها و زمان ترانزیت را در کشور افزایش داده اند. تاجران در جست و جوی مسیرهای جایگزین هستند و شرکت های حمل و نقل بخش خصوصی زمین گیر شده اند.

رخشانی: اگر بخش خصوصی با بخش دولتی همراه شود و حتی هنگام تنظیم توافق ها و قراردادها حضور داشته باشد، بسیاری از چالش ها حل شدنی هستند.

اختیارات مدیریتی برای مدیران استانی بود. اینکه تمرکززدایی از تهران صورت بگیرد و با هدف تسریع و تسهیل در امور ترانزیتی وزارت اقتصاد و دارایی و سایر دستگاه های ذی ربط نسبت به تفویض اختیارات صدور مجوزها، قرنطینه، استاندارد و سوخت به مدیران استانی مستقر در مرز اقدام کنند. درخواست سوم تشکیل کمیته هماهنگی استان ها بود. باین هدف که ساز و کار هماهنگ واحدی در پایانه های مرزی زیر نظر استاندار شکل بگیرد. درخواست چهارم تدوین راهبرد واحد در قبال تصمیم های طرف خارجی بود. یکی از مشکلاتی که ما در مرزها داریم، هماهنگی سیاستی، تعامل واحد و مشخص

در این باره است. وزارت امور خارجه، وزارت راه و شهرسازی و گمرک و اتاق بازرگانی نسبت به این مسئله اقدام کنند. درخواست پنجم نیز تشکیل ستاد استانی ترانزیت متناظر با ستاد ملی است تا تصمیم های ملی با ظرفیت های بومی نیز هم راستا باشد.

عطایی: تا زمانی که منافع ملی بر منافع جزیره ای و شخصی سازمان ها برتری پیدا نکند، مشکلات ادامه دار خواهد بود.

ساخت پارکینگ در مرزها چالشی بزرگ است که همواره به آن اعتراض کرده ایم. اعتقاد داریم مرز، محل گذر است و توقفی در آن نباید باشد. وقتی پارکینگ ساخته می شود، باید برای مالکانش منافع داشته باشد و این منافع با توقف کامیون ها تأمین می شود. مسئولیت مرز را به گمرک داده اند، اما در عمل اختیاری برای مدیریت مرز ندارد و این پراکندگی مدیریتی همچنان وجود دارد. تمام مشکلات ترانزیت بر صادرات نیز تأثیر دارد، اکنون صادرات از مسیرهای دیگری به افغانستان و کشورهای آسیای میانه انجام می شود. واردات از افغانستان نیز اگرچه تمایل دارند از سمت ایران باشد، اما وضعیت در مرزها به گونه ای است که امکان پذیر نیست.

رخشانی: نگاه امنیتی در این حوزه باید کاهش یابد. میزان قاچاق وارد شده به کشور، نسبت به تردد کامیون ها آن قدر درخورتوجه نیست که شرایط را برای همه امنیتی کنیم. مانند کشورهای دیگر. سازمان های دولتی باید بخشی از اقدامات را به بخش خصوصی برون سپاری کنند، اما مقاومت در این حوزه زیاد است. اکنون حتی

در افغانستان نیز حدود ۱۵ روز و در مجموع بین ۲۰ تا ۲۲ روز خواب کامیون ها را داریم. یکی از ضعف های جدی دیگر، کمبود کامیون در مرز لطف آباد با آسیای میانه است. با وجود تذکرها و بازدیدهای میدانی، حداقل پنج روز توقف کامیون ها مشاهده می شود که حدود ۳۰ میلیون تومان فقط هزینه همین توقف است. اگر ۳۰۰ کامیون میانگین خواب آن ها پانزده روز باشد، سالانه ۲۲ میلیون دلار فقط خسارت خواب یک کامیون را داریم. در داخل نیز برای ۵۰ کامیون و هزینه خسارت خواب هر کامیون ۷ میلیون تومان در ایران، در مرز دوغارون سالانه حدود ۱۱ میلیون و ۷۰۰ هزار دلار خسارت ایجاد می شود.

رخشانی: به دلیل نامشخص بودن زمان خواب بار در مرز، نمی توانیم سفارش های ترانزیتی را بپذیریم. باید مثلا با شرکت چینی قرارداد مشخصی از نظر زمان و هزینه ببندیم. اما به دلیل متغیر بودن شرایط و خواب کامیون ها در مرز، این موضوع امکان پذیر نیست.

سراغ راهکارها برویم، چه راهکارهایی برای برون رفت از این چالش ها مطرح است؟

امتی: هر اقدامی، در گرو اراده تحقق آن است. در بیست سال اخیر به این نتیجه رسیده ایم که توجهی به حوزه ترانزیت نمی شود، در حالی که نسخه ها و راهکارها آن قدر شفاف و ساده اند که امکان تحقق که امسال با حضور وزیر خارجه و سازمان های مرتبط برگزار شد، در یکی از پتل ها به طور اختصاصی به مسئله ترانزیت پرداخته شد و بخش خصوصی پیشنهادهایی ارائه کرد. تمرکز ما بر پایانه های مرزی سه استان خراسان رضوی، شمالی و جنوبی بود. مباحث در شش محور با سازمان های مختلف مطرح شد؛ اولین پیشنهاد این بود که مدیریت واحد مرزی ایجاد شود. ضرورت این مسئله در پایانه های مرزی کشور است و ستاد ملی متولی این حوزه، مدیریت مرزی را به استانداران تفویض اختیار کند. شرح وظایف مشخص برای سازمان ها، تکالیف و حدود اختیارات برای استانداران نیز در این پیشنهاد مشخص بود و اینکه چه مرجعی در این موضوع دخیل باشند. درخواست دوم تفویض

حمل آرد در نقاط شهری فقط از سوی ۳ شرکت، باعث ایجاد انحصار و مشکل در توزیع آرد مورد نیاز نانوائی ها شده است

انحصارزدایی از حمل آرد

وجودی های ما بسیار اطمینان بخش است؛ مشکلی در تأمین گندم استان نداریم و بخشی از گندم وارداتی نیز از مبادی و بنادر ونیز، برای نخستین بار طی ۱۰ سال اخیر از مسیر ریلی سرخس وارد و تخلیه می شود..

صرفه جویی ۴ هزار تن گندم با کنترل سبوس گیری مدیرکل غله استان با اشاره به اینکه امسال چند اقدام مهم در استان انجام شد که اغلب مبتنی بر مصوبات کارگروه آرد استان بوده است. افزود، نخستین اقدام، کاهش میزان سبوس گیری آرد بود. از شهریور، میانگین سبوس گیری استان را به شکل درخورتوجهی کاهش دادیم. میانگین کشور ۱۵ درصد است، اما در خراسان رضوی به ۱۲.۲ درصد رسیده است.

به گفته سهرابی، به موازات این اقدام، تولید نان کامل نیز در استان ترویج شد و امروز ۱۸۹ نانوائی با آرد کامل نان تولید می کنند. صرفه جویی هایی نیز ایجاد شده است، چون وقتی سبوس گیری کمتر می شود، مصرف گندم کاهش می یابد. در استان، طی سه ماه اخیر که این طرح اجرا شده، حدود ۴ هزار تن گندم صرفه جویی شده است

برنج پاکستانی در راه استان او درباره سایر کالاها نیز اظهار کرد: برنج های هندی و پاکستانی برای بسته های تنظیم بازار بر اساس مصوبات توزیع می شوند و در حوزه شکر نیز موجودی ما بیش از نیاز استان است.

شود. این موضوع را با محمد ابراهیم سهرابی در میان گذاشتیم. مدیرکل غله در پاسخ توضیح داد، این موضوع در کمیته آرد و نان در حال پیگیری است. شرکت ها باید حداکثر طی ۷۲ ساعت آرد را به نانوائی برسانند. تغییراتی در دو ماه اخیر انجام دادیم تا فرایند حمل و نقل رقابتی تر شود. پیش از این، هر شرکت میزان مشخصی از نوع آرد یک یا دو را حمل می کرد، اما اکنون آزاد گذاشتیم تا بر اساس عملکرد شرکت ها، ظرفیت بیشتری به آن ها واگذار شود. افزایش تعداد شرکت های حمل در حال بررسی است تا سرعت و کیفیت تحویل آرد به نانوائی ها بهبود یابد.

رتبه هشتم در خرید گندم تضمینی او با اشاره به خشک سالی در کشور گفت: امسال در مجموع ۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تن گندم خریداری شد که کمتر از نیاز کشور است؛ بنابراین لزوم واردات گندم از کشورهای دیگر مطرح شد و روند آن آغاز شده است. در استان نیز ۳۴۲ هزار تن گندم به ارزش ۷ هزار میلیارد تومان خریداری شد و حدود دو ماه پیش، همه مطالبات کشاورزان در این حوزه پرداخت شد. باین میزان خرید، استان رتبه هشتم کشور را دارد. مدیرکل غله در پاسخ به پرسش خبرنگار شهرآرا، درباره علت سهم ۴،۴ درصدی گندم (با توجه به ارقام اعلام شده خرید تضمینی در کشور و استان) و نیز رتبه هشتم با وجود جمعیت استان و زارت پذیر بودن آن و همچنین سهمیه گندم وارداتی اظهار کرد: وضعیت

زنجیره تأمین گندم، تولید آرد، وضعیت ذخایر کالاهای اساسی، کاهش سبوس گیری آرد، افزایش تولید نان کامل، چالش های ناشی از اختلاف شدید قیمت آرد یارانه ای و آزاد، میزان خرید تضمینی گندم و مشکلات حمل و نقل آرد، بخشی از مسائل مطرح شده در نخستین نشست خبری مدیرکل جدید غله و خدمات بازرگانی خراسان رضوی با خبرنگاران بود. با توجه به چالش های حمل و نقل آرد به نانوائی ها و انحصار در شرکت های حمل و نقل، این نشست فرصتی برای طرح این پرسش بود که برنامه اداره کل غله برای رفع این چالش قدیمی چیست. اهمیت موضوع آنجاست که شرکت های حمل آرد موظف اند محموله ها را ظرف ۷۲ ساعت به نانوائی ها برسانند، اما محدودیت تعداد شرکت های فعال گاهی باعث تأخیر در تحویل می شود.

با اشاره به اینکه آرد باید در حدود ۲۴ ساعت به دست آنان برسد، می گویند: گاهی محموله ها از زمان تعیین شده (۷۲ ساعت) نیز دیرتر می رسد، نتیجه چیست؟ کاهش یخت یا حتی تعطیلی نانوائی در روزهایی که باید فعال باشند و در نهایت، کاهش سهمیه آرد با توجه به کاهش فروش. آنان خواستار افزایش تعداد شرکت های حمل هستند تا فضای رقابتی تر ایجاد و انحصار فعلی شکسته



آگهی دعوت به مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده
به شماره ثبت ۲۴۴۰ و شماره ملی ۱۰۳۸۰۲۳۳۹۰۰

بدینوسیله از کلیه سهامداران، وکیل یا قائم مقام قانونی دارنده سهام شرکت فوق دعوت می گردد تا در جلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده که در ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز چهارشنبه مورخه ۱۴۰۳/۱۰/۰۲ در محل قانونی شرکت واقع در استان خراسان رضوی، شهرستان طرقبه و شاندیز، بخش شاندیز، دهستان شاندیز، روستای شهرک صنعتی توس، بلوار آندیشه، کوچه آندیشه ۵، پلاک ۷، طبقه ۲، طبقه همکف، برگزار می گردد حضور بهم رسانند.

موضوع جلسه:

- انتخاب اعضای هیئت مدیره برای مدت دو سال
- تصویب ترانامه و صورت های مالی منتهی به سال ۱۴۰۳

لزام به ذکر است ازاینه کارت شناسایی معتبر و مستندات مویبه نمایندگی یا وکالت از سوی سهامداران، نمایندگان و یا وکلای قانونی سهامداران الزامی است.

هیئت مدیره شرکت

آگهی فراخوان شناسایی سرمایه گذار

موضوع: شناسایی سرمایه گذار پروژه تأمین، نصب و خدمات جایگاه های شارژ خودروهای برقی

لذا متقاضیانی که تمایل به شرکت در این فراخوان را دارند می توانند از طریق مراجعه به سایت شهر هوشمند مشهد به آدرس **SM.MASHHAD.IR** و یا بصورت حضوری به شرح آدرس ذیل نسبت به اخذ اسناد مربوطه و شرکت در فراخوان عمومی اقدام نمایند.

آدرس: خیابان دانشگاه - برج آنتون - طبقه ۱۹ - واحد ۳ - معاونت اقتصادی شهرداری مشهد

معاونت اقتصادی شهرداری مشهد

