



رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق
ایران مطرح کرد:

هدف ۵۰ میلیون تنی ترانزیت در برنامه هفتم توسعه

در حوزه حمل و نقل دو موضوع ترانزیت و اقتصاد دریا در اولویت قرار گرفته است و بر این اساس، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران به مهم ترین شاخص هایی که به تقویت هر دو موضوع کمک می کند، اشاره کرده و معتقد است ظرفیت ایران در هر دو زمینه قابل توجه است هر چند تاکنون از این توانمندی ها استفاده بهینه نشده است. علی حسینی، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران، دیده شدن مسیر ترانزیتی شمال-جنوب و برنامه ریزی برای بهره برداری درست و منطقی از این ظرفیت در برنامه هفتم توسعه را یکی از شاخص های تقویت ترانزیت در ایران برشمرد و خواستار باز شدن گره هایی شد که در مسیر فعال تر شدن این راهگذر، وجود دارد. به اعتقاد این عضو هیئت نمایندگان اتاق ایران، بالاتکلیف ماندن راه آهن رشت-آستارا، مسیر ریلی چابهار-زاهدان و شبکه ریلی بندر چابهار از جمله گره هایی است که مانع بهره داری کامل از مسیرهای ترانزیتی کشور شده است. درست است که راهگذر شمال-جنوب به بندر شهید رجایی در بندرعباس ختم می شود؛ اما بدون شک مسیر بندر چابهار نیز می تواند بازوی کمکی قابل توجهی برای این مسیر باشد. وی با اشاره به ضرورت توجه به مسیر ترانزیتی شرق-غرب که بدون استفاده باقی مانده، از پیگیری های اتاق ایران برای فعال شدن این مسیر مهم و حساس در کشور به منظور توسعه ترانزیت، در چارچوب برنامه هفتم توسعه خبر داد.

بر اساس اظهارات این فعال اقتصادی، در برنامه هفتم، ترانزیت ۴۰ تا ۵۰ میلیون تن کالا از کشور هدف گذاری شده، در حالی که با نگاهی به امکانات موجود کشور، هم اکنون تحقق ۲۰ میلیون تن امکان پذیر است. طبق آمار ارائه شده در سال ۱۳۹۹ حجم بار ترانزیت شده از ایران برابر با ۶ میلیون تن بوده و این رقم در سال ۱۴۰۰ به ۱۱ میلیون تن افزایش یافته است. حسینی خاطر نشان کرد: در صورتی که دولت، زمان و هزینه ترانزیت از ایران را با تجهیز بندر و هماهنگ سازی بین ادارات مختلف درگیر کار، کاهش دهد، امکان افزایش تناژ بار ترانزیتی از ایران نیز بیشتر خواهد شد. رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران در ادامه به موضوع اقتصاد دریا اشاره کرد که به باور او در این حوزه تا به امروز کار ویژه ای انجام نشده است.



بتواند روابط اقتصادی و سیاسی با سایر کشورها برقرار کند. اجرای کنوانسیون های بین المللی گونه ای دیگر از ابزارهای ایجاد امنیت برای کشور هستند.

فرهنگی

در مناطق تردد تجار و مسافران، ارتباطات فرهنگی و فنی به وجود می آید و مسیر ترانزیت می تواند در این خصوص تحولات بدیعی را ایجاد کند که در واقع دستاورد همین رفت و آمدها است، به طوری که جاده معروف ابریشم قرن ها دو کرانه خاوری و باختری دنیای تمدن کهن را از چین تا خاورمیانه به هم پیوند می داد و باعث ایجاد بسترهای گفت و گو، داد و ستدهای فرهنگی و هنری و مبادلات فکری و معنوی هم بود.

سیاسی

عبور کالاهای ترانزیتی از داخل یک کشور نه تنها از لحاظ اقتصادی، ایجاد درآمد و اشتغال زایی حائز اهمیت است بلکه نشان از اعتبار سیاسی کشور در جوامع بین المللی و بازرگانی جهان دارد. ایران نیز با توجه به قرارگیری در نقطه مهمی از نظر ترانزیت دارای پتانسیل های زیادی در این زمینه است. امید است روزی مسئولان کشور به این سرمایه گران بها، به نحوی دیگر بنگرند و شاهد تحول این صنعت سرمایه ساز در کشور باشیم.

روادید برای رانندگان و مسافرین ترانزیتی؛ همچنین کسب درآمد ریالی و ارزی ناشی از خدمات بیمه ای، فورواردری، کربری، تخلیه و بارگیری و انبارداری.

اشتغال زایی و ایجاد بازار کار

با توجه به بررسی های متعدد در صنعت ترانزیت، با عبور کالا از خاک ایران امکان ایجاد شغل های بسیاری با هزینه اندک به وجود می آید، به طوری که طبق بررسی ها به ازای عبور هر میلیون تن کالا از خاک ایران حدود ۲۰ هزار شغل ایجاد خواهد شد. لذا تقویت ترانزیت نه تنها منافع اقتصادی کلانی دارد، بلکه از نظر اشتغال زایی نیز کشور را در وضعیت خوبی قرار خواهد داد. وقتی کالا با کامیون وارد کشور ما می شود به یک سری خدمات جانبی در طول مسیر مانند تعمیرگاه ها، استراحتگاه ها، هتل ها، مکان های تفریحی، فروشگاه ها، رستوران ها و... نیاز دارد که همین ها باعث اشتغال زایی می شود.

امنیتی

ترانزیت کالا علاوه بر دستاوردهای اقتصادی فراوانی که دارد، امنیت کشورهای منطقه را نیز به هم گره می زند و باعث افزایش ضربه امنیتی کشور می شود. بدون شک علت اصلی افزایش میزان ترانزیت، اتخاذ تصمیمات سیاست تنش زدایی است و کشوری در ترانزیت موفق خواهد بود که

اهمیت ترانزیت در ایران

ترانزیت کالا بر اقتصاد، اشتغال، امنیت، فرهنگ، سیاست و... چه تاثیری می تواند داشته باشد؟

اصولاً هر کشوری با توجه به شرایط و مقتضیات خود برای تهیه منابع درآمدزا اقداماتی را انجام می دهد. اما ایران به دلیل وابستگی شدید اقتصادی به درآمد حاصل از فروش نفت، آن طور که باید و شاید به دنبال منبع درآمد دیگری نبوده است. با این حال با توجه به موقعیت جغرافیایی فوق العاده و خدادادی ایران، ترانزیت یکی از فعالیت هایی است که می تواند بسیار درآمدزا باشد و تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم زیادی بر اقتصاد ایران بگذارد و در دولت سیزدهم به این موضوع توجه جدی شده است. در ادامه به دلایل اهمیت ترانزیت در ابعاد مختلف اقتصادی، اشتغال، امنیتی، فرهنگی، سیاسی و... اشاره کرده ایم.

اقتصادی

ترانزیت را می توان یکی از منابع ارزآور در هر کشوری دانست که با توجه به ظرفیت موجود و جایگاه استراتژیک و موقعیت ایران، باید جایگاه و سهم مناسبی در اقتصاد ایران داشته باشد. منافع مالی حاصل از ترانزیت خارجی می تواند به صورت مستقیم و غیرمستقیم درآمدهایی را نصیب کشور کند: کسب درآمد ارزی قابل توجه از طریق رفت و آمد وسایط نقلیه و حمل بار و مسافر توسط سازمان ها و موسسات ذی مدخل مانند سازمان بنادر، راه آهن، هواپیمایی و ناوگان جاده ای کشور؛ کسب درآمد ارزی ناشی از دریافت هزینه های تن کیلومتر، سند یا برگ دوزبلاغ، تفاوت نرخ سوخت و صدور

Azar Kian Toos
int'l transportation company

شرکت نمونه سال ۱۴۰۱

حمل و نقل بین المللی آذر کین طوس با ۳ دهه تجربه علمی و عملیاتی در شیوه های مختلف حمل و نقل بین المللی دارای دفاتر فعال در بندرعباس و کشور امارات و ترکمنستان

از خط آسمان تا خط دریا تا شایم

www.azarkiantoos.com
Azarkian_toos@yahoo.com
+98 513 842 9280
+98 915 115 7463

شرکت حمل و نقل بین المللی
آرشام ترابرتوس (سهامی خاص)

کریر | فورواردر
Carrier | Forwarder

« شرکت نمونه سال ۱۴۰۱ »

- حمل کالاهای ترانزیتی، صادرات و واردات (ریلی - جاده ای)
- دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- فعال در ترانزیت کالا به افغانستان، ترکمنستان و آسیای میانه

مشهد | میدان شریعتی | مجتمع زیست خاور | طبقه ۸ | واحد ۸۱۳
۰۵۱۳۸۱۳۸۱۴۴۵-۴۷ | ۰۹۸۹۱۵۳۲۸۰۴۰۷
Arshamtarabar@yahoo.com