مدیر کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان‌رضوی خبر داد:

۲ هزار و ۸۰۰ میلیارد اعتبار برای بهبود راه‌های استان

جاده‌ها یکی از اصلی‌ترین شریان‌های ترانزیت کالا به شمار می‌روند و خراسان‌رضوی با بیش از ۲۰ هزار کیلومتر راه اصلی و فرعی و همچنین هم مرزی با دو کشور افغانستان و ترکمنستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است به همین دلیل با جعفر شهامت، مدیر کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان‌رضوی در خصوص اقداماتی که برای بهبود ظرفیت ترانزیت استان صورت گرفته و درآینده، انجام خواهد شد و همچنین حمایت‌های بخش دولتی از بخش خصوصی گفت‌وگو کردیم.

نقش بخش خصوصی و دولتی در حمل و نقل بین المللی استان چگونه است؟

بخش دولتی به عنوان پشتیبان شرکت های خصوصی وظیفه حمل‌ونقل روان، اقتصادی، ایمن و سازگار با محیط زیست را هم در بخش داخلی و هم در بخش بین المللی پیگیری می کند. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور در راستای تسهیل ترانزیت و ایجاد ناوگان حمل و نقل بین المللی روان، یکپارچه و سازگار با سیاست های منطقه‌ای و فرامنطقه ای، اقداماتی را شامل سامان دهی و مدیریت پایانه های مرزی کشور، سامان دهی مبادی مرزی موازی، راه اندازی، توسعه و پشتیبانی زیرساخت های نرم و الکترونیک بخش بین المللی، نظارت بر حسن اجرای پروژه ها در پایانه های مرزی، استاندارد سازی حمل و نقل با الحاق به کنوانسیون های بین المللی، توسعه همکاری های منطقه ای و بین المللی و نظارت و هماهنگی برای انتقال حداکثری تشریفات غیر مرزی به پسکرانه ها را پیگیری کرده است. همچنین با رویکرد اقتصادی کردن حمل و نقل؛ شفاف سازی هزینه های حمل و نقل بخش بین المللی، کاهش توقف ناوگان در مرزها، بسترسازی گسترش حمل و نقل چندوجهی و ترکیبی و ایجاد بسترهای حقوقی و قانونی برای جلب مشارکت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را در دستور کار خود قرار داده است.

چه اقداماتی برای بهبود حمل‌ونقل بین‌المللی انجام خواهد شد؟

با هدف افزایش حجم مبادلات جاده ای بین المللی با کشورهای همسایه انتقال تشریفات غیر مرزی به پسکرانه ها، اجرای طرح جامع پایانه مرزی دوغارون، کاهش مدت زمان توقف و خواب ناوگان بین المللی، ارتقای زیرساخت های دولت الکترونیک در بخش بین المللی، اصلاح فرایندهای ارائه خدمات، ارتقای زیرساخت های پدافند غیرعامل پایانه های مرزی و روان سازی جریان عبوری ترانزیت، سامان دهی کمی و کیفی نیروی انسانی شاغل در پایانه های مرزی، اجرایی کردن طرح پنجره واحد فیزیکی، پیگیری افزایش ساعت فعالیت مبادی مرزی زمینی کشور ترکمنستان از طریق مجاری دیپلماتیک و توسعه همکاری های منطقه ای و بین المللی به صورت کوتاه مدت و بلند مدت دنبال می‌شود. مهم ترین اقدام انجام شده در پایانه مرزی دوغارون، تهیه و تصویب طرح جامع این پایانه مرزی در شورای سامان دهی مبادی ورودی و خروجی کشور است که با تهیه نقشه ها به زودی عملیات اجرایی آن آغاز خواهد شد و امیدواریم در مدت حداکثر ۲ سال با بهره برداری از آن گام بسیار بلندی در توسعه تجارت با کشور افغانستان و متعاقب آن با کشورهای آسیای میانه همچون تاجیکستان و ازبکستان برداشته شود. ازجمله دیگراقدامات دردست انجام بهسازی راهگذرهای حمل ونقلی استان است که نمونه آن انعقاد قرارداد بهسازی روکش راه های استان به مبلغ ۲۸۰۰ میلیارد تومان است.

در نشست تخصصی حمل و نقل بین‌المللی مطرح شد:

باورکنیم ترانزیت ارزآور است

نشست تخصصی حمل و نقل بین المللی ویژه بزرگداشت روز حمل و نقل با حضور مدیر طرح و برنامه روزنامه خراسان، نایب رئیس انجمن صنفی حمل و نقل استان خراسان و تعدادی از اعضای هیئت مدیره این انجمن در تحریریه روزنامه خراسان برگزار شد.

ظرفیت ۱۵ بندر ایران کمتر از یک پنجم ظرفیت جبل علی!

به گزارش خبرنگار ما، محمود امتی نایب رئیس انجمن حمل ونقل بین المللی خراسان رضوی در نشست تخصصی حمل و نقل بین المللی ویژه بزرگداشت روز حمل و نقل ضمن تشریح مشکلات این صنعت، اظهار کرد: «بر اساس ارزیابی که اخیراً در اتاق بازرگانی انجام شده، استان خراسان‌رضوی در ۵ حوزه اقتصادی ترانزیت، مرزها، معادن، کشاورزی، پسته و زعفران ظرفیت و پتانسیل دارد. با این حال بسیاری از کارشناس‌های اقتصادی پس از نفت، ترانزیت را بزرگ ترین مزیت و ظرفیت اقتصادی می‌دانند که استان خراسان رضوی و کشور ما به صورت خدادادی این توانمندی را دارد، اما بهره‌مندی از این توانمندی نیازمند مقدمات و الزاماتی است.» او در ادامه در مقایسه زیرساخت ها و اهمیت حمل و نقل بین المللی در ایران و دیگر کشورها افزود: «اگر اقتصاد کشورهای توسعه یافته را بررسی کنیم برخلاف تصورات، حدود ۶۰، ۷۰ درصد اقتصاد آن‌ها مبتنی بر صدور خدمات، ایده و کالاست. ما علاوه بر آن که ظرفیتی خلق نکردیم؛ مشکلات نرم‌افزاری، ایده و ارزش هم داریم و باید به این باور برسیم که ترانزیت برای کشور درآمدزا و ارزآور است. به طور مثال باید به این نکته اشاره کرد که ظرفیت ۱۵ بندر کشور حدود ۲/۵ میلیون تن است درحالی که فقط بندر جبل علی دبی ۲۲ میلیون تن ظرفیت دارد. اگر تمام دنیا قصد ارسال کالاهای خود از بنادر ما را داشته باشند بنادر ما چنین ظرفیتی را ندارند و دلیل آن نبود سرمایه‌گذاری در زیر ساخت‌هاست.»

تنها ۱۰ درصد حمل و نقل ما ریلی است!

امتی در ادامه از دیگر موانع پیش روی ترانزیت گفت: «دومین مانع، ناوگان است؛ در آسیای میانی ۸۰ درصد حمل‌ونقل، ریلی و این درحالی است که کمتر از ۱۰ درصد حمل‌ونقل ما ریلی است. در ناوگان جاده‌ای هم به دو دلیل نتوانستیم قدرتمند باشیم؛ یکی از این دلایل عمر بالای ناوگان است که در حال حاضر میانگین عمر ناوگان کشور ۱۹ سال است. دومین علت هم گرانی ناوگان بوده و قیمت ها در کشورما نسبت به کشورهایی که با آن‌ها قصد رقابت داریم ۲ تا ۳ برابر گران‌تر است.» او در ادامه افزود: «ضعف‌های دیگری هم در بخش سخت‌افزاری وجود دارد. هیچ یک از ۴ جاده منتهی به مرزهای خروجی در حد یک جاده ترانزیتی و بزرگراهی نیستند و تمامی جاده‌ها دوطرفه، باریک و خطرساز است. همچنین در پایانه‌های مرزی، قوانین گمرکی، قوانین بین‌المللی، قوانین مالیاتی و تأمین اجتماعی مشکل جود دارد، مسئولان هم مشکلات را تایید می‌کنند اما خروجی کار تفاوتی نمی‌کند به همین علت کرایه‌ها از ۳۰ میلیون به ۵۰ تا ۵۵ میلیون می‌رسد یا در سرخس ۴،۵ روز توقف بار وجود دارد.»

ایران یکی از ۳ هاب بزرگ دنیا

حمید رضا دشتی عضو هیئت مدیره انجمن حمل و نقل استان خراسان هم در این نشست ضمن اشاره به مزیت های ژئوپلیتیک ایران در منطقه گفت: «ایران از لحاظ موقعیت جغرافیایی جزو سه کشور برتر دنیاست، ایران در مرز خاورمیانه با اروپا، آفریقا و آسیای جنوب شرقی قرار دارد؛ اگر ۳ هاب بزرگ در دنیا تعریف شود ایران یکی از آن‌هاست. شرایط کنونی، استثنایی است. تاکنون چندین بار این شرایط استثنایی از دست رفته است، سال ۱۹۹۱ با فروپاشی شوروی، مشهد از بن‌بست خارج شد و به آسیای میانه متصل شد اما هیچ استفاده‌ای نتوانستیم از این فرصت بکنیم و ترکیه جای ایران را گرفت حالا هم با توجه به نیاز روسیه برای استفاده از کریدور شمال به جنوب شرایط خاصی به وجود آمده که باید از آن بهره برداری کرد. هیچ کشوری از بالا و پایین دریا ندارد و این یک فرصت استثنایی است، متاسفانه در ایران فقط نقطه‌ای نگاه می‌شود. در چابهار برای ورود کالا به بندر تخفیف ها و جوایزی در نظر گرفته می شود این در حالی است که برای سیستم پشتیبانی و حمل و نقل از این بندر برنامه‌ریزی نشده است.»

سوخت ارزان، مزیت ترانزیت ایران

این عضو انجمن حمل و نقل استان درباره مزیت ایران برای ترانزیت گفت: «ترانزیت ایران با وجود سوخت ارزان مزیت نسبی دارد و اگر قیمت سوخت واقعی شود این جایگاه از دست می‌رود. سوخت ارزان باعث شده کامیون ۴۰ سال گذشته که مصرف بسیار بالایی دارد هم بتواند هنوز درآمد زا باشد در حالی که بازدهی بسیار پایینی دارد.» دشتی در ادامه هم افزود: «ترانزیت باید یکپارچه دیده شود به طور مثال اگر بندری تجهیز می شود باید به فکر زیرسازی برای جا به جایی بار هم بود نه این که سال هاست اتصال ریلی چابهار به زاهدان درگیر مشکلات بوده است.» او درباره دیگر ضعف های حمل و نقل کشور هم گفت: « از لحاظ پلتفرم‌های لجستیکی هم ضعف وجود دارد، باتوجه به این که انجمن حمل و نقل متولی ترانزیت کالاست؛ اطلاعات لازم را ندارد و ما نمی‌دانیم چه میزان بار وارد می‌شود و چه امکاناتی را در کجا لازم داریم. متاسفانه هیچ زمانی با دید علمی به حمل‌ونقل نگاه نشده است و درحال حاضر هم که به آن توجه می‌شود به علت بسته بودن راه‌های دیگر و به فروش نرسیدن نفت است.» دشتی بزرگ ترین مشکل حمل و نقل را در بحث قانون گذاری می داند و می گوید: «بزرگ‌ترین مشکل در بحث قانون‌گذاری است، افراد سیاسی به مجلس می‌روند در حالی که باید افراد اقتصادی بروند، مشکل کشور که در روزهای اخیر هم احساس شد، اقتصادی است و اگر این مشکل حل شود مسئله سیاست هم حل می‌شود.»

برای ۱۰ سال، اقتصاد را اولویت کشور بدانیم

در ادامه نشست، ابراهیم عطایی یکی دیگر از اعضای هیئت مدیره انجمن حمل و نقل بین المللی خراسان در خصوص مشکلات این حوزه و آمارهای اعلامی در خصوص رشد ترانزیت در ماه های اخیر گفت: «در تفاهمی که برای جابه‌جایی ۱۰ میلیون تن کالا با روسیه انجام شده ما چه اقدامی جز این که روی کاغذ نوشته شده باشد؛ داشته ایم؟ آیا زمان کاری گمرک سرخس دو ساعت اضافه شد؟ آیا دو کارمند اضافه شد؟ ما حتی مسئله کوچک مرز دوغارون را هم نتوانستیم حل کنیم و حالا برای خروج روزی ۳۰۰ ماشین هم از این مرز مشکل داریم. متاسفانه بسیاری از مسئولان به ارزش ترانزیت اهمیت نمی‌دهند.» او در ادامه با انتقاد از سوء مدیریت ها اظهار کرد: «برخی از مشکلات واقعا خنده دار است به طور مثال در مرزها در بیشتر مواقع شاهد قطعی سامانه هستیم و همین خود مشکل بزرگی در خروج کالا ایجاد می کند و ما نمی دانیم به صاحب کالا چطور بگوییم دلیل تاخیر، قطعی سامانه مرزی بوده است.» عطایی در ادامه به دلایلی که برخی تجار خارجی حاضر به استفاده از کریدورهای ایران برای عبور کالاهای شان نیستند، این گونه اشاره کرد: «هرچند بهترین مسیر برای روسیه در جابه جایی کالا به لحاظ زمانی ایران است اما باتوجه به خواب بار در مبادی خروجی، تجار تصمیم می‌گیرند از مسیر دیگری استفاده کنند. به طور مثال چندی پیش یک ماه گمرک جلوی ترانزیت را گرفت و ما هر چه به صاحب کالا می‌گوییم مشکل گمرکی است، باتوجه به اغتشاشات و وضعیت داخلی کشور، طرف خارجی فکر می‌کند موضوع دیگری است و همین باعث می شود صاحب کالا ریسک نکند و از مسیر جایگزین استفاده کند.»

۲۴ سازمان دخیل در ترانزیت

عطایی ضمن بر شمردن دیگر مشکلات صنف حمل و نقل بین المللی گفت: «گفته می‌شود بیشترین قاچاق در ترانزیت انجام می‌شود اما گمرک که متولی این امر است، اعلام کرده ۲ هزارم درصد قاچاق از طریق ترانزیت بوده است؛ تازه در این آمار هم فقط شرکت های حمل و نقل سهیم نیستند بلکه در برخی موارد راننده و صاحب کالا هم مقصرند.» این عضو انجمن حمل و نقل استان خراسان در پایان درباره دستگاه های متولی حمل و نقل گفت: «طبق اعلام وزیر اقتصاد اگر یک کانتینر قرار باشد از کشور به کشوری دیگر حمل شود ۲۴ سازمان دخالت دارند و ۳ قانون مجزا درباره آن وجود دارد؛ همین موضوع باعث شده کانتینری که برای ترانزیت از ایران رد می شود حداقل ۴ بار پلمب آن باز شود این در حالی است که طبق قوانین بین‌المللی نباید این اتفاق بیفتد و این رخدادها باعث کاهش اعتماد صاحب کالا برای استفاده از ایران در جابه جایی کالا می شود. » او در پایان یکی از مشکلات کشور را در اولویت نبودن اقتصاد برای مسئولان اجرایی کشور دانست و گفت: «برای ۱۰ سال هم شده اقتصاد را اولویت کشور بدانند تا نتایج آن را ببینند و سعی کنند قانون گذاری و اجرا به سمت تسهیل سرمایه گذاری پیش برود تا شاهد رشد اقتصادی و شکوفایی در اقتصاد باشیم.»

مدیر کل ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور مطرح کرد:

رشد ۸ درصدی ترانزیت نسبت به سال گذشته

ایران با توجه به قرار گرفتن در خاورمیانه و همجواری با آسیای مرکزی، اروپا و آفریقا از موقعیت جغرافیایی ویـژه‌ای برخوردار است و در شرایط اقتصادی فعلی و با وجود تحریم‌های ظالمانه توفیق لازم را برای فروش نفت باتوجه به رقابت شدید کشورهای حاشیه خلیج فارس به دست نیاورده است، به همین منظور باید از مزیت نسبی جغرافیایی که ازآن برخوردار است، برای ترانزیت استفاده کند تا باعث اشتغال‌زایی، ارز آوری و رونق اقتصادی کشور شود. در این خصوص با جواد هدایتی، مدیرکل ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور گفت‌وگو کردیم تا مشکلات و برنامه‌ها برای ارتقای ظرفیت ترانزیت را جویا شویم.

جواد هدایتی با بیان این که در ۸ ماه نخست امسال سهم جاده‌های کشور در حوزه ترانزیت کالا ۸۷ درصد و ریلی ۱۳ درصد بوده است، اظهار کرد: «در همین بازه نسبت به مدت مشابه سال گذشته میزان ترانزیت ۸ درصد رشد داشته است.» مدیر کل ترانزیت و حمل و نقل بین المللی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ادامه داد: «مشکلات مربوط به تاخیر در مبادی ورودی و خروجی کشور متاثر از عوامل متعددی است، از جمله این عوامل نبود مدیریت واحد در پایانه ها، مشکلات فرایندی و زیرساختی در پایانه های مرزی، کمبود نیروی انسانی متخصص در نهادهای مستقر در مرز، موازی کاری برخی از نهادها و انجام برخی امور برخلاف شرح وظایف تدوین شده در دستورالعمل سامان دهی و تقویت مدیریت مبادی ورودی و خروجی زمینی کشور است.»

او همچنین افزود: «مدیریت یکپارچه تشریفات گمرکی براساس مصوبه هیئت دولت بر عهده وزارت راه و شهرسازی قرار داده شده است لیکن اختیارات لازم برای مدیریت یکپارچه گمرکات به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای واگذار نشده است.»

مدیر کل ترانزیت و حمل و نقل بین المللی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای درخصوص افزایش حجم ترانزیت کشور هم به خبرنگار ما گفت: «برنامه‌هایی از جمله آسیب‌شناسی و شناخت موانع موجود در مسیر ترانزیت کالا به تفکیک هر یک از پایانه‌های مرزی و ارائه گزارش کامل در این خصوص به کارگروه توسعه و روان سازی ترانزیت کشور، شناخت مشکلات عمومی که در مسیر ترانزیت کالا وجود دارد و ابلاغ برنامه عملیاتی به هریک از پایانه ها بر اساس آسیب شناسی انجام شده است؛ همچنین تدوین شیوه نامه پایش ناوگان ترانزیتی و اجرای این طرح به صورت آزمایشی روی ناوگان گرجی، تدوین فلوچارت و نحوه تخصیص سوخت به ناوگان خارجی، بازنگری و بازطراحی پایانه های مرزی به منظور اصلاح ساختار فرایندی و عملکردی و بهبود زیرساخت ها در حال تدوین و انجام است تا بتوانیم حجم ترانزیت کشور را افزایش دهیم.»