



INTERNATIONAL TRANSPORT TRUCK OWNER
COMPANIES ASSOCIATION OF IRAN



علی محمودی سرای
رئیس هیئت مدیره فدراسیون حمل و نقل:

توقف طولانی کامیون‌ها در مرز بازرگان
چالش‌های پیش‌روی ترانزیت کشور

صفحه ۲



اباذر براری

معاون بین‌المللی فدراسیون حمل و نقل:

لزوم تنوع‌بخشی به بنادر و مسیرهای ترانزیتی

صفحه ۲



فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران
Federation of logistics and transport of Iran

رفع موانع لجستیکی نیازمند تعامل مستمر دولت و بخش خصوصی



ظرفیت یک میلیون تنی
مسیر ریلی ایران - چین

پاکستان در پی سهم
بیشتر از بازار ترانزیت

گام تازه بانکی برای توسعه
حمل و نقل دریایی و مکران

صفحه ۵

صفحه ۵

صفحه ۴

توقف طولانی کامیون‌ها در مرز بازرگان ؛ چالش‌های پیش‌روی ترانزیت کشور



در جریان جلسه کارگروه ترانزیت که در محل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک با حضور اعضا برگزار گردید، آقای محمودی‌سرای، رئیس هیئت مدیره فدراسیون حمل‌ونقل، با اشاره به مشکلات تردد در پایانه‌های مرزی، از توقف طولانی‌مدت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در مرز بازرگان خبر داد. وی با اشاره به روند گذشته این مرز و اهمیت آن برای تجارت خارجی از ضرورت توجه ویژه‌تر به این مرز در شرایط فعلی کشور که امر صادرات و واردات با موانع و چالش مواجه شده است، سخن گفتند. طبق اظهارات ایشان، کامیون‌های ترانزیتی در حال حاضر بین ۳۰ تا ۳۶ روز در این مرز معطل می‌مانند. علاوه بر معطلی‌های طولانی، توقف صدور ویزاهای مولتی برای رانندگان در مسیر اروپا نیز به چالشی جدی تبدیل شده و موجب بیکاری تعداد زیادی از رانندگان شده است.

لزوم تنوع‌بخشی به بنادر و مسیرهای ترانزیتی

معاون بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک مطرح کرد: باید از گذشته درس بگیریم در حاشیه نشست کمیسیون تخصصی فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک، معاون بین‌الملل این فدراسیون با اشاره به اینکه تاکنون بیش از ۸۰ درصد واردات کشور وابسته به بنادر جنوبی بوده و عمده تجارت ما از طریق یک کشور خاص انجام می‌شده است، تأکید کرد: ضروری است این رویکرد بازنگری شود و اشتباه واگذاری تجارت خارجی به یک یا دو مبدأ و مقصد خاص را کنار بگذاریم. وی با اشاره به اینکه هم‌اکنون به دلیل شرایط اقتصادی، ناچار به متنوع‌سازی رویه‌ها، روندها و مقاصد صادراتی و وارداتی خود هستیم، افزود: لازم است با انجام کار کارشناسی دقیق، ظرفیت مسیرها و بنادر کشورهای همسایه مورد دقت ویژه قرار گیرد تا بتوانیم در شرایط خاص و بحرانی، به یک نسبت متوازن دست یابیم. وی افزود: اگرچه طبیعتاً در دنیا عمده تجارت از طریق دریا انجام می‌شود و هیچ روشی ارزان‌تر و به‌صرفه‌تر از حمل دریایی نیست، اما به دلیل ویژگی‌های جغرافیایی و پهناور بودن ایران، باید از ظرفیت بنادر شمالی حداکثر استفاده را ببریم و همچنین از مسیر ریلی در کریدور شرق-غرب بهره‌برداری مطلوب داشته باشیم. موضوعی که شاید تاکنون چندان اقتصادی و ضروری به نظر نمی‌رسید، امروزه باید به‌صورت جدی مورد توجه قرار گیرد تا تأمین مایحتاج مردم و مواد اولیه کارخانه‌ها، حتماً از طریق این مسیرها و مبادی نیز انجام شود. وی در ادامه با اشاره به اینکه هیچ مسیر حملی نمی‌تواند در کوتاه‌مدت جایگزین روش‌ها و مقاصد قبلی شود، تأکید کرد: تمامی تجار و فعالان اقتصادی باید با آگاهی از این موضوع، مسیرهای خود را متنوع کرده و از روش‌ها و مسیرهای مختلف استفاده کنند؛ به‌ویژه ظرفیت‌های ریلی که تاکنون کمتر مورد توجه بوده و حداکثر بهره‌وری را نداشته است، باید در اولویت قرار گیرد.

برگزاری چهاردمین کارگروه ترانزیت



روز ۲۸ اردیبهشت ماه چهاردمین جلسه کارگروه ترانزیت در محل فدراسیون بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک با حضور اعضا برگزار گردید.

رفع موانع لجستیکی، نیازمند تعامل مستمر دولت و بخش خصوصی است



در صد و بیست‌وسومین نشست شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان تهران، فعالان اقتصادی و مسئولان دولتی بر لزوم رفع موانع لجستیکی برای تسهیل تأمین کالاهای اساسی و مواد اولیه تأکید کردند. در این نشست موضوعاتی مانند تدوین شیوه‌نامه اجرایی تفویض اختیارات به استاندار تهران، ساده‌سازی فرآیندهای واردات و گمرکی، استفاده از ظرفیت بندر خشک آپرین و توسعه حمل‌ونقل ریلی مورد بررسی قرار گرفت. همچنین فعالان اقتصادی با اشاره به چالش‌هایی مانند کمبود واگن، هزینه‌های حمل‌ونقل و

مشکلات تشریفات گمرکی، خواستار همکاری بیشتر دولت با بخش خصوصی شدند. در پایان نیز استاندار تهران با اشاره به ظرفیت‌های لجستیکی و تجاری پایتخت، بر نقش تهران در تأمین کالاهای اساسی کشور و ضرورت بهره‌گیری از زیرساخت‌هایی مانند شهر فرودگاهی امام خمینی و مناطق آزاد برای تسهیل تجارت تأکید کرد.

ایران و پاکستان در مسیر ایجاد منطقه آزاد مشترک در مرز ریمدان

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار از توافق ایران و پاکستان برای تسریع در ایجاد منطقه آزاد مشترک در مرز ریمدان-گبد و بازگشایی دروازه مرزی مستقل خبر داد. این طرح با هدف تقویت تجارت دوجانبه و دستیابی به هدف ۱۰ میلیارد دلار مبادلات دنبال می‌شود. ریمندان به دلیل نزدیکی به بنادر چابهار (۱۲۰ کیلومتر) و گوادر (۷۰ کیلومتر) کوتاه‌ترین مسیر اتصال ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان محسوب می‌شود. در سفر هیأت تجاری سیستان و بلوچستان به پاکستان، بر توسعه زیرساخت‌های مرزی، فعال‌سازی خطوط کشتیرانی، تسهیل روادید تجاری و کاهش هزینه‌های لجستیک توافق شد. قرار است طی بازدید میدانی مسئولان دو کشور، چالش‌های فنی مرز بررسی و نقشه راه اجرایی ایجاد منطقه آزاد مشترک نهایی شود.

گام تازه بانکی برای توسعه حمل‌ونقل دریایی و مکران

بانک رفاه کارگران با امضای تفاهم‌نامه‌ای تازه، حمایت از طرح‌های مرتبط با بنادر، شیلات و صنایع دریایی را در دستور کار قرار داده است؛ حرکتی که می‌تواند سرمایه‌گذاری در اقتصاد دریامحور و به تبع آن توسعه حمل‌ونقل دریایی را شتاب دهد. در این چارچوب، هدف اصلی تأمین مالی پروژه‌های بزرگ در حوزه بنادر، کشتیرانی، صنایع دریایی و گردشگری دریایی به‌ویژه در منطقه مکران است. این بانک اعلام کرده علاوه بر تسهیلات سنتی، از ابزارهای نوین مالی مثل اوراق گواهی سپرده خاص، فکتورینگ مطالبات قراردادی و همچنین سازوکارهایی برای مشارکت سرمایه‌های خرد مردمی بهره می‌گیرد. نکته مهم‌تر در این خبر، اشاره به رویکرد «توکنایز» است که با تبدیل منابع خرد به توکن‌های دیجیتال، امکان مشارکت عمومی در پروژه‌ها را فراهم می‌کند و می‌تواند هم نقدینگی لازم برای اجرای طرح‌های بزرگ را مهیا کند و هم شفافیت و انعطاف را افزایش دهد. نماینده رئیس‌جمهور هم تأکید کرده که سایر اجزای شبکه بانکی باید متناسب با مسئولیت خود در این مسیر همراه شوند تا با سیاست‌گذاری منسجم و چارچوب‌های نظارتی مناسب، زمینه رشد اقتصاد دریایی و زیرساخت‌های ساحلی کشور تقویت شود.

تعرفه‌های جدید گوادِر؛ پاکستان در پی سهم بیشتر از بازار ترانزیت

پاکستان با اعلام بسته جدیدی از مشوق‌ها برای بندر گوادِر تلاش کرده جایگاه خود را در رقابت لجستیکی منطقه تقویت کند. بر اساس اعلام وزارت امور دریایی پاکستان، هزینه پهلویی کشتی‌ها ۲۵ درصد، تعرفه ترانشیپمنت کانتینری ۴۰ درصد و هزینه ترانزیت کانتینری ۳۱ درصد کاهش یافته و دوره انبارداری رایگان کالا نیز از ۵ روز به یک ماه افزایش یافته است.

اسلام‌آباد با این اقدام در تلاش است در شرایط افزایش نااطمینانی در برخی مسیرهای دریایی منطقه، گوادِر را به عنوان مسیر ارزان‌تر و جایگزین برای تجارت منطقه‌ای معرفی کند. با این حال کارشناسان معتقدند این بندر هنوز از نظر زیرساخت‌های پسرانه‌ای، اتصال ریلی و حجم عملیات فاصله قابل توجهی با ظرفیت‌های بالقوه ایران دارد. در عین حال تأکید می‌شود رقابت امروز در منطقه دیگر صرفاً میان بنادر نیست، بلکه میان زنجیره‌های کامل لجستیکی است؛ جایی که سرعت، هزینه، ثبات مقررات و سهولت فرایندها تعیین‌کننده سهم کشورها از بازار ترانزیت خواهد بود.

ظرفیت یک میلیون تنی برای مسیر ریلی ایران - چین

یک کارشناس صنعت ریلی اعلام کرد با افزایش تردد قطارهای باری در مسیر ایران-چین و رسیدن آن به روزانه یک قطار، امکان جابه‌جایی سالانه حدود یک میلیون تن بار در این کریدور فراهم می‌شود.

در حال حاضر قطارهای باری این مسیر هر سه تا چهار روز یک‌بار حرکت می‌کنند، اما زیرساخت‌ها قابلیت ارتقا دارند. مسیرهای فعال شامل کریدور قزاقستان-ترکمنستان-ایران و مسیر چین-پاکستان-ایران هستند که اولی هم‌اکنون عملیاتی است و دومی ظرفیت بهره‌برداری دارد. همچنین با تکمیل زیرساخت‌های ریلی افغانستان، مسیر چین-ازبکستان-افغانستان-ایران نیز می‌تواند معادلات تجاری دو کشور را تغییر دهد.

به گفته این کارشناس، هرچند حمل‌ونقل ریلی نسبت به دریایی هزینه بیشتری دارد، اما برای کالاهای با ارزش افزوده بالاتر گزینه‌ای مناسب به شمار می‌رود. نکته کلیدی در پایداری این مسیر، دوطرفه شدن جریان بار است؛ به‌گونه‌ای که کانتینرهای وارداتی با بار صادراتی ایران تکمیل و به چین بازگردند.

در مجموع، ریل نمی‌تواند جایگزین کامل دریا در تجارت ایران و چین باشد، اما می‌تواند سهم قابل توجهی از مبادلات اولویت‌دار را به خود اختصاص دهد و ظرفیت ترانزیتی کشور را تقویت کند.