

هفته نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای

نشست هم افزایی فدراسیون
حمل و نقل و لجستیک با
اتاق‌های مشترک بازرگانی

برگزاری جلسه هیئت مدیره انجمن شرکت‌های
حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران

لزوم مدیریت واحد در لجستیک
برای کاهش ایستایی‌های مرزی



مجمع ایران برای فردا
تولیدات، صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک



نشست هم‌افزایی فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک با اتاق‌های مشترک بازرگانی



در آغاز این نشست تخصصی که با هدف تقویت تعاملات و بررسی چالش‌های لجستیکی کشور برگزار شد، ریاست فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران، آقای محمودی سرای، ضمن خوش‌آمدگویی به دبیران و نمایندگان اتاق‌های مشترک، به تشریح جایگاه و پتانسیل‌های فدراسیون در شبکه تجارت بین الملل پرداخت. ایشان با تأکید بر ضرورت ایجاد شبکه‌ای منسجم میان بخش خصوصی و فعالان حوزه حمل‌ونقل، رویکرد کلان فدراسیون در این دوره را این‌گونه تبیین کردند:

آمادگی فدراسیون جهت تعامل در سطوح عالی با اتاق‌های مشترک



ریاست فدراسیون در ادامه، با اشاره به نقش زیرساختی خدمات لجستیکی در تسهیل تجارت خارجی، بر اهمیت شنیدن صدای بخش خصوصی و انتقال تجربیات از طریق اتاق‌های مشترک تأکید کرد و این نشست را نقطه آغازی برای همکاری‌های عملیاتی و همدمند دانست.

واکاوای ظرفیت‌های ترانزیتی و مبادی جدید تجاری با نگاه به تحولات اخیر منطقه



در ادامه نشست، معاونت بین‌الملل فدراسیون با ارائه گزارشی جامع، به تحلیل وضعیت تجارت خارجی ایران و چالش‌های ناشی از تنش‌های منطقه‌ای پرداخت. محور اصلی این گزارش، انتقال جریان تجارت خارجی از خلیج فارس به مبادی جایگزین در شرایط محدودیت در مسیرهای سنتی بود.

● چالش تمرکز بر شرکای تجاری محدود

بر اساس آمارهای ارائه شده، ۷۵ درصد از حجم صادرات و واردات کشور تنها با ۵ کشور (چین، امارات، ترکیه، عراق و هند) انجام می‌شود. معاون فدراسیون این وابستگی را یک چالش جدی برشمرد و بر ضرورت تنوع بخشی به شرکای تجاری و مسیرهای دسترسی تأکید کرد.

• **واکاوی ظرفیت پایانه‌های مرزی**

ظرفیت پایانه های جاده‌ای: ۱۰۰ میلیون تن
(که عملکرد ۳۳ میلیون تن بوده است)

ظرفیت مرزهای (ریلی): ۲۲.۵ میلیون تن



• مسیرهای جایگزین و بنادر استراتژیک

با توجه به شرایط حساس منطقه، پیشنهادهای عملیاتی زیر برای استمرار جریان تجارت مطرح شد:

• توسعه همکاری با بنادر روسیه و ترکیه :

جهت تامین کالاهای اساسی و تنوع بخشی به مبادی ورودی.

• نگاه به شرق و بنادر پاکستان :

علیرغم چالش‌های سیاسی و محدودیت ظرفیت در پاکستان، بخشی از بار کشور به این مسیر شیف‌ت داده شده است تا ریسک مسیرهای سنتی کاهش یابد.

• پروژه استراتژیک بندر خشک خورگوس :

که با توجه به سهم قابل توجه چین در تجارت خارجی ایران، می‌تواند برای جابه‌جایی کالاهای باارزش مورد توجه قرار گیرد. در این راستا، موضوع همکاری با اتاق تهران برای توسعه ظرفیت‌های مرتبط در این نقطه مطرح شد.

در ادامه این نشست، دبیران برخی از اتاق‌های مشترک بازرگانی نیز دیدگاه‌ها و تجربیات خود را درباره وضعیت تجارت با کشورهای هدف و چالش‌های موجود در مسیر حمل‌ونقل و لجستیک مطرح کردند. در این بخش، نمایندگان چندین اتاق مشترک به بیان مسائل، ظرفیت‌ها و موانع تجارت با کشورهای مختلف پرداختند.

• اتاق مشترک ایران و ارمنستان؛ گذرگاهی با ظرفیت راهبردی و چالش‌های زیرساختی

دبیر اتاق مشترک ایران و ارمنستان در این نشست با اشاره به ۳۵ سال سابقه روابط تجاری میان دو کشور، مروری بر روند توسعه ارتباطات مرزی ارائه کرد.

به گفته وی، نخستین پل موقت میان ایران و ارمنستان در سال ۱۹۹۱ افتتاح شد و در سال ۱۳۷۴ پل جدید به بهره‌برداری رسید. در حال حاضر، تنها مسیر ارتباط زمینی مستقیم دو کشور همین گذرگاه مرزی است که نقش حیاتی در تبادلات تجاری ایفا می‌کند. بر اساس توضیحات ارائه‌شده، روزانه بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ کامیون در این مسیر تردد دارند. با این حال، دبیر اتاق مشترک ایران و ارمنستان مهم‌ترین چالش موجود را محدودیت‌های زیرساختی عنوان کرد. وضعیت جاده‌ها، مسیرهای، اصطکاک عملیاتی بالا و در نتیجه افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، از جمله موانعی است که



توسعه تجارت میان دو کشور را با محدودیت مواجه کرده است. وی تأکید کرد که ارتقای زیرساخت‌های جاده‌ای و بهبود شرایط عبور می‌تواند نقش مهمی در افزایش حجم تجارت و کاهش هزینه‌های لجستیکی در این مسیر ایفا کند. با این حال، دبیر اتاق مشترک ایران و ارمنستان مهم‌ترین چالش موجود را محدودیت‌های زیرساختی عنوان کرد. وضعیت جاده‌ها، مسیرهای دشوار کوهستانی، اصطکاک عملیاتی بالا و در نتیجه افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، از جمله موانعی است که توسعه تجارت میان دو کشور را با محدودیت مواجه کرده است. وی تأکید کرد که ارتقای زیرساخت‌های جاده‌ای و بهبود شرایط عبور می‌تواند نقش مهمی در افزایش حجم تجارت و کاهش هزینه‌های لجستیکی در این مسیر ایفا کند.

• اتاق مشترک ایران و پاکستان؛ مسیر جایگزین با ظرفیت محدود و چالش‌های عملیاتی



دبیر اتاق مشترک ایران و پاکستان در این نشست با اشاره به مطرح شدن پاکستان به عنوان یکی از مسیرهای جایگزین تجارت خارجی ایران در شرایط اخیر، تأکید کرد که اگرچه این موضوع در روزهای گذشته بسیار مورد توجه قرار گرفته، اما ظرفیت عملیاتی پاکستان برای ایفای چنین نقشی همچنان با ابهام‌ها و محدودیت‌های جدی همراه است.

به گفته وی، پاکستان امروز در بحث مسیرهای جایگزین برای ایران جایگاه پررنگی در گفت‌وگوها پیدا کرده، اما در عمل، توان اجرایی و ظرفیت عملکردی این مسیر هنوز به طور دقیق مشخص نیست. او با اشاره به محدودیت‌های بندر کراچی عنوان کرد که با وجود حجم بالای کانتینرهای در مسیر، تعداد کانتینرهای آماده تحویل در کراچی بسیار محدود است و همین موضوع می‌تواند روند انتقال بار به سمت ایران را با دشواری مواجه کند.

دبیر اتاق مشترک ایران و پاکستان همچنین به برخی مسائل

مرتبط با اپراتورهای بندری و ملاحظات سیاسی اشاره کرد و گفت این عوامل نیز می‌توانند بر فرآیند تحویل کالا و انتقال آن به مقصد ایران اثرگذار باشند.

در ادامه، یکی از مزیت‌های رویه‌ای در بنادر پاکستان مورد اشاره قرار گرفت. به گفته وی، برخلاف برخی کشورها که پس از گذشت مدت مشخصی، کالاهای باقی‌مانده در بندر را در وضعیت متروکه قرار می‌دهند، در پاکستان امکان نگهداری امانی کالاها وجود دارد و محدودیت زمانی دوماهه به شکل مشابه اعمال نمی‌شود که برای صاحبان کالا مزیت محسوب می‌شود.

با این حال، وی بر چالش‌های جدی مسیر زمینی پاکستان نیز تأکید کرد. به گفته دبیر اتاق مشترک ایران و پاکستان، مرز تفتان طی حدود دو هفته اخیر به دلیل بروز مسائل امنیتی در برخی مناطق پاکستان و اعتصاب رانندگان با اختلال و بسته شدن مواجه بوده است. همچنین ناامنی در برخی جاده‌های پاکستان، نبود پوشش بیمه‌ای مناسب برای کالاها و ریسک‌های حمل‌ونقلی، از جمله موانع مهم استفاده گسترده از این مسیر به شمار می‌رود.

در بخش آمار تجاری نیز اعلام شد که اگرچه تجارت ایران و پاکستان همچنان ادامه دارد، اما در دو ماهه نخست سال جاری کاهش‌هایی در حجم مبادلات مشاهده شده است. بر اساس آمار ارائه شده، صادرات

ایران به پاکستان حدود ۲۹۲ میلیون دلار و واردات از پاکستان حدود ۸۴ میلیون دلار بوده که نسبت به دوره مشابه کاهش داشته است. بخشی از این افت، به محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های اعمال‌شده بر برخی اقلام، از جمله در حوزه نفت و گاز، نسبت داده شد. در جمع‌بندی این بخش، دبیر اتاق مشترک ایران و پاکستان تأکید کرد که بندر کراچی و مسیر پاکستان، با وجود اهمیت و ظرفیت‌های بالقوه، در شرایط فعلی توان لازم برای جایگزینی کامل با بنادر امارات را ندارد و استفاده از این مسیر نیازمند توجه جدی به محدودیت‌های زیرساختی، امنیتی، بیمه‌ای و عملیاتی است.

• اتاق مشترک ایران و عراق؛ آمار تجارت و چالش‌های مرزی



در بخش مربوط به اتاق مشترک ایران و عراق، گزارشی از وضعیت تجارت دو کشور و برخی چالش‌های موجود در مسیر صادرات ارائه شد. بر اساس توضیحات مطرح‌شده، میزان صادرات ایران به عراق در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۲ میلیارد دلار عنوان شد. همچنین رقم واردات ایران از عراق ۵۷ میلیون دلار اعلام شد. در ادامه اشاره شد که در ده‌ماهه نخست سال ۱۴۰۴، صادرات ایران به عراق حدود ۸ میلیارد دلار بوده که نسبت به سال ۱۴۰۳ کاهش نشان می‌دهد. همچنین مطرح شد که با وجود هدف گذاری صادرات ۲۰ میلیارد دلاری برای سال ۱۴۰۴، تحقق این هدف تاکنون با فاصله همراه بوده است. همچنین، به برخی چالش‌های موجود در مرزها نیز اشاره شد که شرکت‌های خصوصی و دولتی با آن مواجه هستند. از جمله این موارد، ایستایی‌های

طولانی‌مدت در مرزها بود. به عنوان نمونه، در مرز مهران، مدت زمان توقف برخی محموله‌ها بین یک ماه تا ۴۵ روز عنوان شد و اشاره شد که این موضوع در مواردی باعث آسیب‌دیدن یا از بین رفتن بخشی از تولیدات شده است.

همچنین از دیگر چالش‌های مطرح‌شده می‌توان به مسائل مربوط به تعرفه‌ها، ناهماهنگی‌های داخل مرز ایران، بازرسی‌های نامعقول در سمت عراق، مشکلات بارنامه و فرآیندهای مرتبط با حمل و گمرک اشاره کرد. در مجموع، در این بخش بر اهمیت رسیدگی به موانع مرزی و اجرایی در تجارت ایران و عراق تأکید شد؛ بازاری که همچنان یکی از مقاصد مهم صادراتی ایران به شمار می‌رود.

• جایگاه امارات در تجارت خارجی ایران و تفاهم‌نامه جدید



در بخش دیگری از این نشست، اهمیت سنتی امارات متحده عربی در تجارت خارجی ایران و چالش‌های اخیر در استفاده از مسیرهای لجستیکی این کشور مورد بررسی قرار گرفت. بنا بر آمار ارائه شده، بندر جبل‌علی امارات به عنوان یکی از هاب‌های اصلی لجستیکی، نقش بسیار پررنگی در تجارت ایران داشته است؛ به طوری که حدود ۳۰ درصد از ترانزیت کشور از این مبدأ انجام می‌شده و پیش‌تر حجم بارهای وارداتی از امارات تا سقف ۳۰ میلیارد دلار نیز برآورد شده بود. در این نشست اشاره شد که با بروز محدودیت‌ها و تنش‌های اخیر، دسترسی به این مسیر تجاری با چالش‌هایی مواجه شده است. با این حال، موضوعی تحت عنوان یک تفاهم جدید برای برون‌رفت از این وضعیت مطرح شد. طبق توضیحات ارائه شده در جلسه، راهکاری تعریف شده که بر اساس آن، امارات متعهد شده است در ازای خروج کشتی‌های هندی از تنگه هرمز، بارهای ایران را ترخیص کرده و زمینه انتقال این کالاها از طریق کشورهای قطر و بحرین به ایران را فراهم کند.

• عمان؛ ظرفیت‌های لجستیکی و محدودیت‌های زیرساختی

در بخش مربوط به اتاق مشترک ایران و عمان، به نقش عمان در جابه‌جایی کالا و ظرفیت‌های این کشور به عنوان یکی از مسیرهای جایگزین تجاری اشاره شد.

بر اساس توضیحات مطرح شده در این نشست، محدودیت‌های ناشی از بسته شدن تنگه هرمز، محدودیت جدیدی برای مسیر عمان ایجاد نکرده و در حال حاضر ورود بار از مسیر خصب به ایران همچنان برقرار است. همچنین اشاره شد که بخشی از بارها از جبل علی به عمان منتقل شده و از آنجا از طریق خصب و شناس به ایران وارد می‌شود؛ موضوعی که نشان می‌دهد عمان در شرایط فعلی به عنوان یکی از مسیرهای جایگزین مورد استفاده قرار گرفته است.

دبیر اتاق مشترک ایران و عمان در این نشست تأکید کرد که تجربه جنگ و تحولات اخیر، اهمیت تنوع بخشی به مسیرهای تجاری و

حمل و نقلی را بیش از پیش نشان داده است. به گفته وی، حتی اگر شرایط به حالت عادی بازگردد، باز هم باید موضوع استفاده از مسیرهای متنوع و پیش‌بینی گزینه‌های جایگزین در دستور کار باقی بماند.



در ادامه، اشاره شد که عمان دست‌کم در دو تا سه سال آینده، به دلیل محدودیت‌های زیرساختی، امکان جایگزینی کامل بندر جبل‌علی امارات را ندارد. با این حال، این کشور به‌طور جدی در حال توسعه زیرساخت‌های بندری خود است و با توجه به موقعیت جغرافیایی و ظرفیت‌های موجود، از پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به یکی از هاب‌های لجستیکی منطقه برخوردار است. همچنین مطرح شد که قرار است دو بندر از ایران و عمان که دارای کوتاه‌ترین مسیر دریایی میان دو کشور هستند، برای برقراری حمل‌روانه و منظم میان دو طرف فعال شوند؛ اقدامی که می‌تواند به تقویت این مسیر و افزایش پایداری مبادلات کمک کند.

• وضعیت مبادلات ایران و ترکمنستان و چالش‌ها

در بخش مربوط به اتاق مشترک ایران و ترکمنستان، به مسیرهای ارتباطی میان دو کشور و برخی چالش‌های موجود در تجارت دوجانبه اشاره شد. بر اساس توضیحات ارائه‌شده، ایران و ترکمنستان از طریق پایانه‌های مرزی سرخس، اینچه‌برون و لطف‌آباد به صورت جاده‌ای با یکدیگر در ارتباط هستند و از طریق مرزهای سرخس و اینچه‌برون نیز ارتباط ریلی میان دو کشور برقرار است.

دبیر اتاق مشترک ایران و ترکمنستان در ادامه، برخی مشکلات موجود در مسیر تجارت با این کشور را تشریح کرد که از جمله آن‌ها می‌توان به عدم صدور ویزا، کمبود کامیون‌های ترکمنی در پایانه‌های مرزی و مشکلات بانکی برای فعالان اقتصادی ایرانی اشاره کرد. به گفته وی، در حوزه بانکی نیز صادرکنندگان ایرانی با محدودیت‌هایی روبه‌رو هستند و تسهیلات لازم از سوی طرف ترکمن به آن‌ها ارائه نمی‌شود.

همچنین اشاره شد که ترکمنستان در دو دهه اخیر در



زمینه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل خود اقداماتی انجام داده و همین موضوع باعث شده است که بخشی از صادرکنندگان ایرانی استفاده از ناوگان ترکمنی را از نظر اقتصادی به‌صرفه‌تر بدانند. حجم تجارت سالانه ایران و ترکمنستان حدود ۶۰۰ میلیون دلار عنوان شد.

• تجارت با آفریقا؛ ظرفیت‌های بازار و ارزیابی مسیرهای بندری

در بخش مربوط به ایران و آفریقا، به پتانسیل بالای این قاره به دلیل وسعت جغرافیایی و جمعیت مصرف‌کننده به‌عنوان مقصدی مناسب برای تجارت خارجی ایران اشاره شد.

بر اساس توضیحات ارائه شده، از آنجا که مسیر اصلی تجارت با آفریقا دریایی است، محدودیت‌های مقطعی ایجاد شده در بندرعباس، جریان عادی این تجارت را با چالش مواجه کرده است.

در این نشست، موضوع مسیرهای حمل‌ونقل نیز مورد بررسی قرار گرفت. با وجود اینکه مسیر بندر «مرسین» ترکیه از قبل برای تجارت با آفریقا مورد استفاده بوده، اما در گزارش بر کارآمدی مسیر دبی تأکید ویژه‌ای شد. دبیر اتاق مشترک ایران و آفریقا با اشاره به ویژگی‌های زیرساختی دبی، از آن به عنوان بندری یاد کرد که با ارائه خدمات سریع و هزینه‌های بهینه، عملکرد بسیار موفقی در حوزه لجستیک دارد و به عنوان یک مسیر کارآمد در تجارت دریایی ارزیابی می‌شود.



در پایان این نشست، معاون بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران در جمع‌بندی مباحث مطرح شده تأکید کرد که بخش قابل توجهی از چالش‌های صادرات کشور به مسائل حوزه حمل‌ونقل و لجستیک بازمی‌گردد. به گفته وی، بسیاری از کالاهای صادراتی ایران دارای حجم بالا و ارزش افزوده نسبتاً پایین هستند و به همین دلیل هزینه‌های حمل‌ونقل در رقابت‌پذیری و صرفه اقتصادی صادرات آن‌ها نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.

وی در ادامه پیشنهاد کرد با همکاری و تعامل نزدیک‌تر میان فدراسیون و اتاق‌های مشترک بازرگانی، ظرفیت کمیسیون‌ها و کمیته‌های تخصصی فعال‌تر شود و کمیته‌های مشترک در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک میان این نهادها شکل بگیرد. به گفته او، فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران به واسطه ارتباط با نهادهای داخلی و بین‌المللی و اتاق‌های مشترک به دلیل ارتباط مستقیم با تجار و فعالان اقتصادی، می‌تواند از طریق همکاری مشترک، مسیرهای عملیاتی‌تری برای حل مسائل تجارت خارجی کشور دنبال کنند.

در ادامه نیز آقای عیقرلو، دبیر فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران، به نقش این فدراسیون در برقراری ارتباط میان بخش‌های مختلف، میانجی‌گری میان نهادها و ارائه پیشنهادها تخصصی در حوزه حمل‌ونقل اشاره کرد و بر حمایت از توسعه صادرات، واردات و ترانزیت از طریق تقویت همکاری‌های نهادی تأکید کرد.

برگزاری جلسه هیئت مدیره انجمن شرکت های

حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران



جلسه هیئت مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران روز سه شنبه از ساعت ۱۲ تا ۱۴ در محل دفتر انجمن برگزار شد.

در این جلسه، موضوع تعیین تاریخ برگزاری مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده در دستور کار قرار گرفت و اعضای هیئت مدیره درباره زمان بندی و مقدمات اجرایی آن به بحث و تبادل نظر پرداختند. همچنین موضوعات تخصصی مرتبط با حمل و نقل بین المللی، از جمله بیمه سبز، بیمه CMR، بیمه FBL و گواکس Govax بررسی شد. اعضای حاضر در جلسه ضمن تأکید بر اهمیت پوشش های بیمه ای در کاهش ریسک فعالیت شرکت ها و مالکان کامیون، ضرورت پیگیری دقیق تر چالش ها و نیازهای صنفی در این حوزه را مورد توجه قرار دادند.

تجارت در فضای پساتفاهم

در پی تحولات اخیر در روابط خارجی و شکل گیری مسیر جدید تعاملات، فعالان اقتصادی چشم انداز تجارت خارجی کشور را در دو مقطع کوتاه مدت و میان مدت بررسی می کنند. به باور نمایندگان بخش خصوصی، در کوتاه مدت باید مسیرهای تجاری آسیب دیده احیا شود و مناسبات اقتصادی به شرایط پیش از تنش ها بازگردد.

در گام بعدی، چنانچه گشایش های بین المللی به رفع عملی محدودیت های بانکی و تجاری منجر شود، امکان بازگشت به بازارهای از دست رفته، افزایش صادرات، کاهش هزینه های واردات و بهبود تأمین مالی فراهم خواهد شد.

کارشناسان تأکید دارند بهره برداری مؤثر از فرصت های «پساتفاهم» مستلزم اصلاح مقررات داخلی،

کاهش بروکرسی، تقویت زیرساخت‌های بندری و لجستیک و بازسازی ارتباطات بانکی با جهان است؛ در غیر این صورت، بخشی از ظرفیت‌های تجاری کشور همچنان بلااستفاده خواهد ماند.

لزوم مدیریت واحد در لجستیک برای کاهش ایستایی‌های مرزی

دبیر فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران با اشاره به شرایط «جنگ اقتصادی» تأکید کرد عبور از چالش‌های فعلی در حوزه تجارت و تأمین کالا، نیازمند ایجاد فرماندهی واحد در زنجیره لجستیک و حذف بروکرسی‌های موازی است. به گفته وی، در حالی که دولت بر فعال‌سازی مسیرهای جایگزین و استفاده از ظرفیت کشورهای همسایه برای واردات کالاهای اساسی تأکید دارد، نبود هماهنگی میان دستگاه‌ها همچنان موجب ایستایی‌های طولانی در مرزها و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شود. وی همچنین با اشاره به مشکلات نقدینگی شرکت‌های حمل‌ونقل، هزینه‌های دموراژ و فرسایش تجهیزات بندری و ناوگان، خواستار بسته‌های حمایتی واقعی برای بخش خصوصی شد. به اعتقاد فدراسیون، تقویت زیرساخت‌های لجستیک، ارتقای پایانه‌های مرزی و تکمیل کریدورهای ترانزیتی از جمله مسیر شمال-جنوب، در کنار هماهنگی بیشتر میان نهادهای اجرایی، می‌تواند تاب‌آوری زنجیره تأمین کشور را افزایش دهد و امنیت تأمین کالا را در شرایط کنونی تضمین کند.