

هفته نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای

۱۴ شهریور ۱۴۰۵



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

امضای تفاهم نامه همکاری انجمن بین المللی
حمل و نقل جاده‌ای بلاروس و انجمن مالکان
کامیون ایران

گفت و گوی معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل
و لجستیک ایران با روزنامه جهان صنعت



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



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



جلسه هیئت مدیره انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی مالکان کامیون ایران، روز دوشنبه ۹ شهریورماه ۱۴۰۵ از ساعت ۱۲ الی ۱۴ با حضور اعضای هیئت مدیره، عضو علی البدل و بازرس محترم در محل دفتر انجمن برگزار شد. در این نشست، موضوعات مربوط به بیمه ها، رسیدگی به پرونده شکایت از شرکت تیر ناو ساتراپ و سایر امور جاری انجمن مورد بحث، بررسی و تصمیم گیری قرار گرفت.





مجمع ایران برای فردا
توليدات صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک

امضای تفاهم‌نامه همکاری میان انجمن بین‌المللی

حمل و نقل جاده‌ای بلاروس (BAMAP) و انجمن مالکان کامیون ایران (ITTOA)



**Memorandum of Understanding between
the Association of International Road Carriers «BAMAP» and
the International Transport Truck Owner Companies Association Of Iran (ITTOA)**



معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، در گفتگو با جهان صنعت



یادداشت

آمریکا در کمین انسداد راههای تنفسی ترانزیت و لجستیک ایران

اباذر براری*



در شرایطی که فشارهای اقتصادی و سیاسی آمریکا علیه ایران وارد مرحله‌ای حساس شده به نظر می‌رسد یکی از مهم‌ترین حوزه‌های مورد توجه واشنگتن، حمل و نقل، لجستیک و مسیرهای ترانزیتی ایران است؛ حوزه‌ای که مستقیماً با تأمین کالا، تجارت خارجی، صادرات و واردات و در نهایت ثبات اقتصادی و امنیت کشور ارتباط دارد. تجربه مأمورهای اخیر نشان داد که با محدود شدن تردد در تنگه هرمز، ایران تلاش کرد برای حفظ جریان تأمین کالا و نیازهای اساسی کشور به دنبال مسیرهای جایگزین باشد.

ادامه در صفحه ۹

ادامه یادداشت

آمریکا در کمین انسداد راههای تنفسی ترانزیت و لجستیک ایران

بوروکراسی‌های طولانی، تعدد مجوزها و فرآیندهای پیچیده اداری شوند بنابراین باید برای کالاهای اساسی، مسیرهای ویژه گمرکی و حمل و نقلی تعریف شود و هماهنگی میان وزارتخانه‌های مرتبط، گمرک، بنادر، شرکت‌های حمل و نقل و بانک‌ها افزایش یابد. یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های ایران، همسایگی آن است. ایران باید نقشه و استراتژی حمل و نقل و ترانزیتی خود را بازتعریف کرده و برای هر مسیر اصلی خود حداقل دو یا سه مسیر جایگزین تعریف کند و برای آنها از قبل توافق‌های حمل و نقلی، گمرکی و لجستیکی داشته باشد. این رویکرد البته نیازمند یک برنامه مشخص و از پیش طراحی شده است نه اینکه در زمان بحران، تازه مذاکرات برای پیدا کردن مسیر جایگزین آغاز شود. تلاش برای محدود کردن مسیرهای حمل و نقل و تجارت ایران، بخشی از فشار اقتصادی گسترده‌تر علیه کشور است اما موقعیت جغرافیایی ایران این امکان را فراهم می‌کند که با ایجاد مسیرهای جایگزین، توسعه روابط با کشورهای همسایه و فعال کردن دیپلماسی ترانزیتی، اثر این فشارها کاهش پیدا کند. بستن یک مسیر، نباید به معنای بسته

لستفاده بیشتر از بنادر کشورهای همسایه، فعال کردن مسیرهای زمینی در شمال و شمال غرب، افزایش استفاده از ظرفیت کشورهای پیرامونی و تقویت کریدورهای ترانزیتی، بخشی از راهکارهایی بود که می‌توانست تأخیرهای ولستگی ایران به یک مسیر دریایی را کاهش دهد. واقعیت مهم این است که ایران صرفاً به یک مسیر دسترسی وابسته نیست، موقعیت جغرافیایی ایران و داشتن مرزهای زمینی گسترده با کشورهای متعدد، در کنار دسترسی به دریای کاسپین، خلیج فارس و دریای عمان، به کشور امکان ایجاد و توسعه چندین مسیر موازی برای تجارت و ترانزیت را می‌دهد. همین ویژگی ژئوپلیتیکی باعث می‌شود بستن کامل راههای ارتباطی ایران عملاً بسیار دشوار باشد. با این حال مسأله اصلی اینجاست که فشار آمریکا صرفاً به بستن یک مسیر محدود نمی‌شود. از این منظر مسأله حمل و نقل دیگر صرفاً یک موضوع اقتصادی یا امنیتی نیست بلکه به یک موضوع راهبردی و امنیت اقتصادی تبدیل شده است.

در چنین شرایطی مهم‌ترین اقدام ایران نباید صرفاً تلاش برای بازگشت به وضعیت گذشته باشد. کشور باید از این بحران به عنوان فرصتی برای ایجاد یک شبکه چندمسیره

شدن تجارت ایران باشد. راهکار ایران ایجاد یک مسیر جایگزین واحد نیست بلکه ایجاد شبکه‌ای از مسیرهای جایگزین است. در کوتاه مدت سه اقدام باید در اولویت قرار گیرد: ۱- گسترش فوری دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیتی با کشورهای همسایه و منطقه ۲- تسهیل و تسریع واردات کالاهای اساسی و ایجاد مسیرهای ویژه برای این کالاها ۳- فعال سازی حداکثری بنادر، مسیرهای زمینی و ریلی جایگزین و ایجاد توافق‌های عملیاتی برای استفاده از ظرفیت کشورهای همسایه. اگر ایران بتواند این سیاست را با سرعت و هماهنگی اجرا کند، فشار برای بستن یک یا حتی چند مسیر، ازبازا به معنای قطع ارتباط اقتصاد ایران با جهان نخواهد بود. در مقابل، می‌تواند زمینه‌ای برای شکل‌گیری یک شبکه حمل و نقل منطقه‌ای متنوع، انعطاف‌پذیر و مقاوم در برابر فشارهای خارجی ایجاد کند. البته اینهمه به معنای عدم تلاش برای حل مسأله و توافق در سطح کلان نخواهد بود.

* کارشناس حوزه ترانزیت و مشاور فدراسیون حمل و نقل و لجستیک