

«ایران» عملکرد دولت سیزدهم در بخش حمل‌ونقل خارجی را تحلیل و بررسی کرد

# رشد ۱۰۰ درصدی ترانزیت در دولت سیزدهم

تردد هر کامیون ترانزیتی ایرانی به کشورهای همسایه به طور متوسط ۳ هزار دلار در آمد ارزی دارد

در ۴ ماهه امسال ۴٫۹ میلیون تن کالا از کشور ترانزیت شده که تقریباً معادل کل ترانزیت سال ۹۹ (۵٫۳ میلیون تن) است

دیپلماسی اقتصادی، سیاست راهبردی دولت در تجارت بین‌المللی است و محور این راهبرد، رشد ترانزیت است. برای دستیابی به این هدف مسیرهای ترانزیتی غیرفعال، دوباره بازگشایی شده است و آمار ترانزیت سال گذشته و ۴ ماهه امسال، در مقایسه با سال‌های قبل، نشان می‌دهد رشد ترانزیتی در حال تحقق است. مهمترین اثر مستقیم رشد ترانزیت کسب درآمد‌های ارزی است. در کنار این موضوع، پایداری اقتصادی، سیاسی و امنیتی کشور نیز تضمین خواهد شد. ترانزیت علاوه بردرآمدهای مستقیم حمل کالا، درآمدزایی و اشتغالزایی غیرمستقیم نیز به همراه دارد.

ترانزیت کشور سال گذشته از ۵٫۳ میلیون تن در سال ۹۹ به ۱۱٫۵ میلیون تن رسید که افزایش چشمگیری را نشان می‌دهد. در ۴ ماهه امسال نیز ترانزیت ۴٫۹ میلیون تن کالا در کشور ثبت شده است که رشد ۳۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰ را نشان می‌دهد. به این ترتیب در یک سال و ۴ ماه اخیر ترانزیت ۱۰۰ درصد افزایش داشته و به تبع آن درآمد‌های ارزی نیز افزایش دارد. رشد ۱۰۰ درصدی ترانزیت در یک سال و ۴ ماه یک رکورد در ایران به شمار می‌رود و این رکوردشکنی از آنجا بیشتر اهمیت دارد که در زمان تحریم اتفاق افتاده است. افزایش ۱۰۰ درصدی ترانزیت در زمان تحریم در ۱۶ ماه، دستاورد اقتصادی مهم برای کشور تلقی می‌شود.

افزایش ترانزیت در دولت سیزدهم از آنجا اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که آمار مربوط به سال‌های قبل (۹۲ تا ۹۶) حاکی از کاهش میزان ترانزیت به صورت پی‌درپی است، طوری که میزان ترانزیت از ۱۳ میلیون تن در سال ۹۳ به ۵ میلیون تن در

سال ۹۹ کاهش یافته و درآمد‌های ارزی ناشی از آن نیز کاهش‌ی است. براساس اطلاعات آماری، عملکرد ترانزیتی کشور در هشت سال (۹۹–۱۳۹۲) تنها در سال ۹۳ میزان ترانزیت به ۱۳ میلیون تن رسیده و در سال‌های ۹۸ و ۹۹ ترانزیت کاهش ۵۰ درصدی داشته و در سال ۹۹ به کمترین میزان رسیده است.

برنامه ترانزیتی کشور، هدف‌گذاری ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن را تا آخر امسال در نظر گرفته است که ۱۰ میلیون تن آن از مسیر کریدور شمال– جنوب (بار روسیه) حمل خواهد شد. در سال ۱۴۰۰، مطابق آمار ۳۷ درصد از کالای ترانزیتی از دریا و ۶۳ درصد خشکی وارد کشور شده است که حدود ۲۴ درصد از کالای ترانزیتی از مرز عراق، ۱۵٫۵ درصد آسیای میانه (CIS)، ۱۶ درصد نیز از سمت اروپا و مابقی (۷٫۵ درصد) از سایر مبادی رسمی وارد کشور شده است.

به اعتقاد فعالان اقتصادی، تحقق رشد ترانزیت در کشور ناشی از تقویت روابط منطقه‌ای و بویژه افزایش مبادلات تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه است. از ۲۰ میلیون تن برنامه ترانزیتی، ۱۶ میلیون تن به بخش جاده‌ای و ۴ میلیون تن به بخش ریلی مربوط است. بیشترین ترانزیت کشور جاده‌ای است و بیشترین درآمد‌های ترانزیتی نیز از حمل‌ونقل جاده‌ای کسب می‌شود. به بخش جاده‌ای علاوه بر درآمد مستقیم، درآمد‌های حاشیه‌ای که عمدتاً ارزی است به دست می‌آید. بخشی از این درآمد ناشی از پرداخت و ارائه خدمات شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به کارکنان و فعالان در کشور است. اگر کامیون‌های ترانزیتی ایرانی باشد، درآمد‌های مستقیم و جانبی ارزی آن چند برابر می‌شود. درآمد‌ها بابت تردد



ارتباط کمتری با محیط پیرامونی دارد، نسبت به ترانزیت جاده‌ای کمتر است، اما با توجه به اینکه در حال حاضر بیشترین ترانزیت جاده‌ای است افزایش درآمد نیز در پی آن خواهد بود. از ۱۱٫۵میلیون تن ترانزیت سال گذشته ۹٫۳ میلیون تن آن از بخش جاده‌ای بوده است. بیشترین ترانزیت ۴ ماهه امسال در بخش جاده‌ای و به میزان ۳۲ درصد است. ایران ۲۶ مرز زمینی برای تردد کامیون‌های باری دارد. تردد کامیون‌های ترانزیتی از مرزهای جاده‌ای کشور در سال گذشته نسبت به سال ۹۹، ۹۸ درصد افزایش یافته است. میانگین تردد کامیون‌های ترانزیتی در سال گذشته (ماهانه) ۳۳هزار و ۶۵۰ دستگاه بوده است.

پس از شیوع کرونا نرخ کرایه حمل دریایی حدود ۳ برابر شد. پیش از کرونا حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان حمل‌ونقل انبوه و ارزان شناخته می‌شد و تجارت عمده دنیا در حوزه دریایی بود اما با این افزایش قیمت حمل دریایی، استفاده از مسیرهای جاده‌ای توجیه اقتصادی بیشتری دارد و با توجه به اینکه در ماه‌های



۶۰ هزار زائر به عتبات در ایام اربعین از طریق شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) گفت: در صورت نیاز یکی از بال‌های ترمینال یک، با ظرفیت ۳۰ تا ۴۰ پرواز در روز را هم به آن اضافه می‌کنیم.

چلندری، سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) درباره امکانات و تدابیر اندیشیده شده برای سفرهای هوایی ایام اربعین با اشاره به تجربه موفقیت‌آمیز در عملیات اعزام حجاج از ترمینال شماره ۲ سلام در شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) اظهار کرد: با توجه

## پایانه مرزی رازی تا ۲ ماه آینده بهره‌برداری می‌شود

زودبازده در مرز تمرچین برای عبور و مرور زائران اربعین شد و اضافه کرد: در خدمات‌رسانی به زائران اربعینی در کنار دستگاه‌های اجرایی خواهیم بود.

وی افزود: امسال از ظرفیت مرز تمرچین برای حضور محدود زائرانی از منطقه شمال غرب و حتی شمال کشور در مراسم اربعین حسینی استفاده خواهد شد و ما سعی داریم که مسیر تردد زائران منطقه قفقاز نیز برای شرکت در اربعین امسال از این طریق باشد. تکمیل زیرساخت‌ها برای تردد زوار از این مرز ضروری بوده و در دستور کار قرار دارد.

وی از بسیج ناوگان زمینی کشور برای اعزام به راهپیمایی بزرگ اربعین حسینی خبرداد و افزود: با ظرف عراقی نیز گفت‌وگوهایی برای اختصاص ناوگان حمل و نقل در حال انجام است.

ازی پنج ماه گذشته بیش از ۴۵۵ هزار نفر از مرز رازی خوی تردد کرده‌اند که نسبت به سال گذشته ۶۰۰ درصد افزایش یافته است.

امانی همچنین خواستار اجرای طرح‌های

■ پنجشنبه ۲۰ مرداد ۱۴۰۱

■ سال بیست و هشتم

■ شماره ۷۹۷۶

### تازه‌ها

### تا پایان شهریور مشکل تأمین زمین برای ساخت مسکن حل می‌شود

وزیر راه و شهرسازی گفت: تا پایان شهریورماه امسال مسأله زمین را در کشور حل می‌کنیم و یک و نیم میلیون واحد هم اکنون در تمام شهرهای کوچک و بزرگ در دست اجراست.

رستم قاسمی گفت: ساخت مسکن مهر حدود ۱۲ سال طول کشید و هنوز ۲۰۰ هزار از واحدهای آن باقی مانده است.

وی ادامه داد: از مهرماه سال گذشته مرحله شناسایی نیازمندی‌های ساخت مسکن آغاز شد و امروز یک و نیم میلیون واحد نهضت ملی مسکن در مراحل خاکبرداری تا نازک‌کاری در دست اجرا است.

قاسمی گفت: برنامه ما بر اساس دستور رئیس جمهور این است که تا پایان شهریورماه سهم زمین چهار میلیون مسکن نهضت ملی مسکن را تعیین تکلیف کنیم و کار بزرگی است.

وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: در مسکن مهر کل زمین‌هایی که به این طرح تعلق گرفت معادل یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحد بود و باقی زمین‌هایی بود که متعلق به مردم بود اما در طرح نهضت ملی مسکن همه زمین‌ها، متعلق به دولت است و به صورت رایگان در اختیار مردم قرار می‌گیرد.

قاسمی افزود: قرار براین است تا پایان شهریورماه امسال مسأله زمین را در کشور حل کنیم و یک و نیم میلیون واحد هم اکنون در تمام شهرهای کوچک و بزرگ در دست اجراست.

وی تأکید کرد: راهبرد ما این است در شهرهایی که زمین داریم، زمین را ویلایی به مردم واگذار کنیم یعنی قطعه ۲۰۰ متری به مردم واگذار می‌کنیم، وام می‌دهیم و ساخت خانه از سوی متقاضی آغاز می‌شود.

قاسمی گفت: در این روش با متقاضی قرارداد داریم تا ظرف یک سال و نیم مسکن ساخته شود و درغیراین صورت با مشکل روبه‌رو می‌شوند.

### ایران برای برگشت به قرارداد با ایرباس شروطی دارد

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری اظهار داشت: اگر فرصتی فراهم شود، نوسازی و بازسازی ناوگان هوایی جزو دستور نظام است و همه این موضوع روند را قبول دارند اما شرط ایران برای بازگشت به قرارداد ایرباس، اصلاح قرارداد قبلی است.

محمد محمدی بخش اظهار داشت: شرکت ایرباس باید به تعهدات خود در قرارداد پایبند باشد که البته تا به امروز به تعهدات خود پایبند نبوده است. معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: پشتیبانی قطعات، تأمین قطعات و به روزرسانی نثریات و واگن‌های هواپیماهای بعدی طبق قرارداد، از مواردی بوده که ایرباس به آنها متعهد نبود و با وجود اینکه تمام این موضوعات در قرارداد دیده شده، ایرباس به اجرای آن پایبند نبود.

محمدی بخش با اشاره به خرید هواپیماهای کارکرده اما جوان در شرایط احتمالی احیای برجام افزود: توسعه ناوگان چند وجهی است و هر ایرانی‌یی براساس شرایط خود و براساس مقررات وضع شده، نسبت به نوسازی ناوگان شرکت اقدام می‌کند که یکی از جوهه و مسیرهای توسعه و نوسازی ناوگان، خرید مستقیم از شرکت‌های سازنده هواپیما است.

### توسعه ناوگان ریلی منوط به ایجاد ظرفیت

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ایران گفت: توسعه ناوگان ریلی متناسب با نیازها و ظرفیت کشور باید مورد توجه قرار گیرد.

محمد رجبی گفت: در دوره‌های زمانی فصلی به دلیل برخی مشکلات عرضه بلیت قطار محدود است و باید متناسب با افزایش تقاضا ظرفیت ایجاد کنیم.

رجبی با اشاره به اینکه در سال‌های گذشته تلاش شده در مجموعه شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری از واگن‌هایی که امکان بازسازی داشتند استفاده شود، گفت: تعدادی از واگن‌ها به علت عمر بالا و نداشتن صرفه اقتصادی از چرخه بهره‌برداری خارج شدند و ظرفیت از بین رفته است و از طرفی هم تعداد ناوگان جدید چه دست دوم و چه وارداتی که وارد شبکه ریلی شده پاسخگوی نیاز شبکه نبوده است. رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ایران، خارج شدن ۶۰۰ واگن مسافری را از دلایل کمبود صندلی در بخش ریلی خواند و گفت: در گذشته از لکوموتیوهای استفاده می‌کردیم که نوع ساختار فنی آن‌ها به گونه‌ای طراحی شده بود که به ازای هر قطار ۱۲ سالن را می‌توانستیم جابه‌جا می‌کردیم، اما اکنون لکوموتیوها با اینکه سریع‌تر بالایی دارند، اما قدرت‌شان کمتر است و حدود ۸ سالن بیشتر نمی‌توان با آن‌ها جابه‌جا کرد و همین باعث شده از تعداد سالن‌ها کاسته شود.

به گفته رجبی شرکت‌های بخش خصوصی که مالک واگن هستند و معاونت مسافری راه آهن تلاش می‌کنند تا مسافران بتوانند در دوره‌های زمانبندی شده بلندتری بلیت را تهیه کنند.

رجبی گفت: بین ۲۵ تا ۳۰ درصد اقلام تعمیرات و نگهداری در واگن‌هایی که به نام واگن‌های قطار شناخته می‌شوند هنوز باید از منابع خارجی تأمین اعتبار شود و خرید آن‌ها زمان طولانی و ریسک خاص خودش را دارد و همین باعث شده ما متأثر از قیمت جهانی باشیم، از این رو راقامی که وارد مدل‌های اقتصادی می‌شود سرمایه‌گذار را برای ادامه فعالیتش منصرف می‌کنند.

وی گفت: ۹۰ واگن مسافری داشتیم که خودککش بودند و حدود ۸ ماه بعد از کرونا زمینگیر شدند که تلاش‌ها برای استفاده مجدد از این واگن‌های مسافری ادامه دارد.

### مانع تازه در ترخیص کامیون‌های وارداتی

بر اساس اعلام ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت به گمرک ایران، دریافت اسقاط بعد از ترخیص کشنده‌های وارداتی لغو شده است. با توجه به شرایطی که برای تعیین تکلیف و ترخیص کشنده‌ها وجود دارد، احتمالاً با این دستورالعمل جدید، ترخیص تعداد قابل توجهی از کامیون‌های وارداتی، بلا تکلیف خواهد بود.

تازه‌ترین مکاتبه‌ای که بین ستاد حمل و نقل سوخت و دفتر واردات گمرک ایران صورت گرفته، ارائه اسقاط بعد از ترخیص را منتفی اعلام کرده است.

در اعلام ستاد حمل و نقل سوخت آمده با توجه به اینکه برای کامیون‌هایی که وارد کشور شده‌اند از یک طرف اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون فرسوده قبل از ترخیص کامیون وارداتی ضرورت دارد و از طرفی دیگر واردکنندگان تقاضای ویرایش، تمدید یا اصلاح ثبت سفارش دارند، پیشنهاد می‌شود ترخیص کامیون‌های وارداتی صرفاً پس از مکاتبه این ستاد مبنی بر اعلام اسقاط کامیون فرسوده باشد.

این در حالی است که صاحبان این کشنده‌ها که با اسقاط از این هم امکان ترخیص کامیون از گمرک بدون ارائه گواهی کشته‌ها را داشتند، در هنگام شماره‌گذاری یا موانعی برای اسقاط از جمله افزایش سنگین هزینه آن مواجه بودند که تاکنون نیز حل و فصل نشده است.

## راه و شهرسازی