

دور خورده

پریوا عروج نیا - مورخان می گویند «اسکیلاکس کارباندایی» از طرف داریوش فرمان داشت که با چند کشتی جنگی پارسی سراسر کرانه‌های دریایی شاهنشاهی ایران را شناسایی کند و در این باره گزارش دهد. پریوا عروج نیا، سردبیر ترابران در نوشتاری درباب حکمرانی خردمندانه آورده است: مورخان می گویند «اسکیلاکس کارباندایی» از طرف داریوش فرمان داشت که با چند کشتی جنگی پارسی سراسر کرانه‌های دریایی شاهنشاهی ایران را شناسایی کند و در این باره گزارش دهد. او سفر خود را از افغانستان امروزی آغاز کرد، از مسیر رود سند به اقیانوس هند رسید و در حالی که به سوی باختر می راند، کرانه‌های خلیج فارس تا نزدیکی خرمشهر کنونی را بررسی و نقشه برداری کرد، شبه جزیره عربستان را دور زد تا به انتهای دریای سرخ رسید.

پس از آن باید شرق مصر و کناره صحرای سینا را اکتشاف می کردند تا مسیری مناسب برای کندن یک کانال آبی به سوی مدیترانه پیدا کنند... خلاصه اینکه، کارشان دو سال و نیم طول کشید... آنگاه به پارس بازگشت و به حکمران وقت گزارش داد مسیری که برای توسعه تجارت و اداره سرزمین‌های خود به دنبال آن است، چه مشخصاتی دارد. این گزارش به حدود هفتصد سال قبل از میلاد مسیح برمی گردد: ۲۷۰۰ سال پیش؟ کاری به این نداریم که در آن اعماق تاریخ برای ساخت نخستین ابراهه اتصال دریای سرخ به مدیترانه (کوکه‌ترین مسیر اتصال شرق آسیا به اروپا) چگونه نقشه برداری کرده و بر مشکلات توپوگرافی فایق آمدند، چگونه سازماندهی کردند، چند نفر هنگام کار مردند... آنچه اهمیت دارد به تصور در آوردن حکمرانی است که چنان سودایی در سو داشت و چنان سازبانی برای آن کار عظیم پدید آورد؛ نمونه‌ای از یک حکمرانی خردمندانه که اگر گسیل کریستف کلمب توسط پادشاه اسپانیا برای دور زدن زمین و یا ماجراجویی‌های استعماری اروپاییان را کنار بگذاریم، نمونه‌اش حداقل تا قرن نوزدهم (قرنی که کانال سوئز برای عبور کشتی‌های غول‌ آسای تجاری بر آن آبراهه باستانی ساخته شد) در جهان بی‌نظیر است. آن ماموریت و سازوکار حکمرانی نمونه کارآمدی یک نظام حکمرانی و برنامه‌ریزی مطلوب در حد یک امپراتوری است. کشورها هر قدر هم ظرفیت و منابع داشته باشند، این حکمرانان آن‌ها هستند که منابع را در راه بزرگی و رفاه ساکنان سازمان می دهند... حالا احتمالا کسانی که در اینجا اهل اندیشه‌اند، به جای افتخار به لوح و رفتار کوروش، کمی هم به شعور، خردمندی، مدیریت و ایده پردازی از کف رفته شاهان هخامنشی افسوس می‌خورند. البته برای افسوس خوردن ایرانیان در دوران ما به اندازه کافی سوژه و زمینه هست: افغانستان برایمان شاخ و شانه مرزی می‌کشد، عراق برای بهر بهر داری از بندر هاب منطقه تلاش می‌کند، ترکیه از پشت پرده، آذربایجان را برای راه‌اندازی کریدور ننگورور هدایت می‌کند، روسیه کشیرانی در دریای کاسپین را ملک طلق خود می‌داند و ... در تازه‌ترین تحول نیز اواخر ماه گذشته یکباره فریاد همه بابت رونمایی از یک مسیر تجاری دیگر از جنوب آسیا به سوی اروپا بلند شد. همه آن را «دور زدن دوباره ایران» نامیدند، البته ایران دور نمی‌خورد، حاکمان امروز ایران همیشه دور می‌خورند. همین ماه گذشته بوق و کرنای اتصال ۱۹ کیلومتر راه‌هن بین ایران و جنوب عراق، نصف کابینه دولت را به خرمشهر کشاند (هرچند وسط جشن نخست وزیر عراق اعلام کرد که از این خط کالایی حمل نخواهد شد؛ فقط توریست زائرا) ایران عقب مانده نیست جامانده است! حکمرانی نامرغوب را آن‌تاجا که به رابطه حاکم و مردمش مربوط می‌شود می‌توان با کوهی از تبلیغ و توجیه پنهان کرد، اما وقتی حکمرانی نامرغوب در برابر حاکمان کشورهای دیگر قرار می‌گیرد تا روابط کشور را با جهای تنظیم کند، نقاط ضعف و بلاهتش قابل پوشاندن نیست. حکومت ما که دهه‌هاست اقتصاد و موقعیت بین‌المللی را در برابر توهमत خود قربانی کرده و پوسانده است.



گروه اقتصاددریاپا سه - محمد رحیمی - با توجه به مخالفت‌های گسترده کارشناسان متعدد دریایی نسبت به مصوبه کمیسیون تلفیق بودجه مجلس شورای اسلامی، که براساس آن واردات کشتی های تفریحی به کشور در بر نامه هفتم توسعه کشور آزاد اعلام شده است، اقتصاد سرآمد ـ تنها روزنامه دریایی کشور ـ بحث و بررسی مصوبه مذکور را با خبرگان دریایی کشور پی گرفته است و از وجه مختلف، این مصوبه مورد بررسی و نقد قرار گرفته است. مهم ترین اقدام انجام شده برای مخالفت با این مصوبه، از سوی انجمن مهندسی دریایی ایران بوده است که طی یک نامه، مراتب مخالفت خود و پیامدهای آن را به کمیسیون تلفیق تذکر داده است و به مسئولان عالی کشور نیز رونشت کرده است.

در سلسله گفت و گوهایی که روزنامه دریایی اقتصادسرآمد با کارشناسان دریایی کشور به ویژه کارشناسان کشتی سازی ترتیب داده است، عمده نقد وارده به این مصوبه، نادیده گرفتن توان کشور در تولید شناورهای گردشگری بوده است. اما در گفت و گو حاضر که با سید مهدی میر حسینی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین المللی آمان دریا زمین انجام شده است، وجه تازه‌ای از نقد به مصوبه یاد شده نمایان شده است که این مصوبه را به لحاظ عدم توجه به اولویت های کشور نقد کرده است. در ادامه این گفت و گو را خواهیم خواند:

اقتصاد سرآمد: مطابق با مصوبه کمیسیون تلفیق، در برنامه هفتم توسعه کشور، واردات کشتی های تفریحی به کشور آزاد اعلام شد، به نگاه شما، این مصوبه چه تأثیری بر صنعت کشتی سازی و اقتصاد دریای ما دارد؟

سید مهدی میر حسینی: به نظر من آن قدر کار عقب مانده در صنعت حمل و نقل کشور وجود دارد که چنین اقدامی در اولویت بعدی قرار دارد. اگر قرار باشد اقدامی انجام شود که تسهیلاتی را در اختیار شرکت های حمل و نقل دریایی قرار داده شود و فرصت ویژه ای ایجاد کند، مثل کریدور شمال و جنوب که به نگاه ما کارشناسان یک پروژه شکست خورده ای بود، اما منازعه روسیه با اوکراین، دوباره یک فرصتی را در اختیار کشور قرار داد مبنی بر اینکه کالاهایی که قرار است از کشور هند به کشور روسیه بروند، از طریق ایران عبور کرده و این کریدور مجدداً احیا شود.

اقتصادسرآمد: به نظر شما برای افزایش سهم ترانزیت در کشور چکار باید کرد؟

ضرورت تجهیز ناوگان و فعالیت ۲۴ساعته گمرکات

سید مهدی میر حسینی: در جلسات مختلف براساس فرمول ها و روش های علمی، پیشنهاد کردیم که برای افزایش سهم ترانزیت در کشور، نیاز است تا ناوگان

تجهیز شده و گمرکات ۲۴ ساعته فعالیت داشته باشند و تسهیلات در حوزه گمرک و تقنین قوانین باید صورت بگیرد. اگر این موارد پیگیری و اجرایی شود، این کریدور با حداکثر توان خود فعال می ماند؛ البته نه به صورتی که مسئولان در حال حاضر انتظار دارند. به عبارتی باید وضعیت جاری و حجم فعلی ترانزیت کشور باید تعیین شده و وضعیت مطلوب نیز تعیین شود و براساس آن، براساس روش های علمی می توان براساس افزایش ظرفیت ترانزیت، میزان ناوگان بیشتری که نیاز است را می توان برآورد کرد.

در سال گذشته تجمع بیش از حد ناوگان را در مرز آستارا شاهد بودیم. مرز آستارا سومین مرز فعال کشور است و در این بندر، مرز سه گانه ریلی، زمینی و مرز دریایی وجود دارد. ۷۰۰دستگاه کامیون در آستارا، حتی در کوچه های آن شهر حاضر بودند و ارگان های مختلف دیگری را مسئول می دانست، سازمان راهداری گمرک را مسئول آن وضعیت می دانست و در مقابل گمرک، سازمان راهداری را مسئول وضع موجود در آن شهر می دانست.

در آستارا در حدود ماه آبان، به دلیل رونق صادرات میوه از ایران به روسیه، ترافیک بیشتری مشاهده می شود. ما بر روی رودخانه آستاراجای یک پل هشتاد ساله به دهانه ۹۰ متری و ۱۰ متر عرض داریم. در آستارا وقتی که کامیون ها بخواهند از این پل عبور کنند، مشکل تردد پیش می آید. کشور آذربایجان در آن طرف مرز، ۴۰۰ کامیون پذیرش می کرده است که به دلیل مسائل دیپلماتیک به ۲۰۰ کامیون تقلیل داد. در سال گذشته، مسأله بغرنجی که در آستارا روی داد، حل آن به دستور مستقیم رئیس جمهور مسأله پی گرفته شد و وزارتخانه های مختلفی مانند کشور، امور خارجه، راه و شهرسازی، امور اقتصاد و دارایی درگیر شدند تا ماجرا فروکش کند، اما با فروکش کردن ماجرا، مسأله به حال خود رها شد.

اقتصاد سرآمد: چرا از مرز زمینی بیشتر بهره می برند، تکلیف استفاده از مرز دریایی مان در آستارا چیست؟

مرز دریایی در آستارا تقریباً فراموش شده‌است
سید مهدی میر حسینی: بارها به مسئولان تأکید شده است که در آستارا سه مرز وجود دارد و مرز دریایی تقریباً فراموش شده است. با اقدام کشور آذربایجان در تقلیل کامیون های ورودی به آن کشور، حجم ترافیک و حضور کامیون ها در آستارا به حدی شد که در کوچه پس کوچه های آستارا پر از کامیون شد. به مسئولان گفته شد که از مرز دریایی آستارا به خوبی استفاده نمی شود. اگر در مرز دریایی کشور، یک بندر خصوصی را بتوان موفق دانست، آن بندر آستارا است.

به مسئولان دولتی پیشنهاد شد که تسهیلاتی را در اختیار شرکت های خصوصی قرار داده شود تا چند فرزند کشتی رورور را به آستارا بیاورند تا کامیون های حامل بار را از طریق دریا به بنادر روسیه برده و در آن جا تخلیه کنند. در

این صورت هم حمل و نقل راحت تری رقم می خورد، هم از حجم بار کاسته می شود و هم کشور آذربایجان حساب کار دستش می آید که تنها مونوپل آن کشور، مسیر دسترسی به کشور روسیه نیست و هم مرز دریایی فعال می شود.

کشور روسیه در سال گذشته با برگزاری جلسات متعدد با مسئولان ما به دنبال تسهیل و روان سازی فرآیند صادرات به کشور خود بوده است، اما متوجه شد که آن قدر این موضوع در ایران غامض و دست و پا گیر است، به دنبال آلت رانیو سهل تری می گشت. وقتی کالای خود را از هند خریداری می کنند، بهترین مسیر برای آن ها از طریق ایران می باشد که درآمدهای زیادی را نصیب ایران می کند. اما در حال حاضر، بار و اقلام خود را از مسیرهای دریایی به کشور خود منتقل می کنند و ایران تقریباً از این مسیر کنار گذاشته شد.

۵۸۰۰ دستگاه کامیون که هرکدام ۸۰هزار یورو قیمت دارند، براس اس مصوبات دولت وارد کشور شد، اما در گمرکات در حال خاک خوردن هستند. کسی هم مسئولیت آن را برعهده نمی گیرد، نه وزرات صنعت، معدن و تجارت، نه وزرات راه و شهرسازی و نه گمرک مسئولیت آن را نمی پذیرند. براساس محاسبه، بیشتر از ۵۰۰ میلیون یورو سرمایه بیش از یک سال است که در گمرک خوابیده است و روزانه ۳۰۰هزار تومان برای هر کامیون هزینه انبارداری پرداخت می شود و الان مشمول اموال تملیکی شده اند و ماهانه صد میلیون تومان جریمه باید پرداخت شود. کسی حاضر نیست مشخص کند که مشکل این کامیون ها چیست. حال اگر از طریق دستورات حکومتی، این کامیون ها ترخیص شوند، هرکدام می تواند ۲۰ تن بار را از بندرعباس به مقصد روسیه حمل کند و تصور کنید که چه حجم باری را می توانستند منتقل کنند.

ما برای برون رفت از مشکلات حمل و نقل، در حال حاضر ضرورتی ندارد که واردات کشتی های تفریحی را آزادسازی کنیم. اقتصاد دریا ما نیازمند به مسائل اولویت دار دیگری است. کمیسیون ماده ۲۰ پدافند غیرعامل با رأی دیوان عدالت اداری در وزارت راه و شهرسازی ملغی شده و مرجعی برای رسیدگی دعاوی شرکت وجود ندارد. بخش اعظمی از قیمت کالاهایی که مردم استفاده می کنند مربوط به هزینه های توقف نابجای خطوط کشتیرانی است که به صورت دلاری دریافت می کنند. پس اگر واقعا قرار است کار مثبتی انجام بگیرد، کار زمین مانده زیادی در بخش حمل و نقل وجود دارد که ضرورت دارد در اولویت اقدام قرار گیرند.

اقتصاد سرآمد: ما هم با شما موافقیم که با بهینه سازی وضعیت موجود، بسیاری از ظرفیت ها آزاد می شود و بسیاری از مسائل و مشکلات وجود دارند که حل آن ها اولویت دارند.

سید مهدی میر حسینی: بله! بسیاری از این دست مسائل، خود را در سبد هزینه های مردم خود را نشان می دهند.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین المللی آرمان دریازمین:

در گفت و گو با «اقتصاد سرآمد»

اولویت‌های دریایی مهم‌تری از واردات کشتی تفریحی در کشور وجود دارد

فرصت های ترانزیتی مادر حال کاهش است

وقتی صحبت از قریب به ۶ هزار دستگاه کامیون می شود، یعنی ۶ هزار راننده کامیون ششغل می شوند و با فرض بُعد سه نفره هر خانواده، ارتزاق ۱۸۰۰۰ هزار نفر میسر می شود. و این اگر به صورت مستقل وارد شوند، اما اگر به صورت شرکت های خصوصی اقدام شوند، تعداد بسیار بیشتری از این طریق مشغول خواهند شد و تازه این اشتغال مستقیم آن است.

اگر می خواهید تسهیلاتی برای شرکت های حمل و نقل بین المللی دریایی قائل شوید می توانید تسهیلاتی را در بخش مالیات و ماده ۳۸ تأمین اجتماعی که مشکلات متعددی را برای این شرکت ها ایجاد کرده است، فراهم کنید. حال با این تعداد مشکلات متنباه شرکت های حمل و نقل که باعث افزایش هزینه های کشور شده است، اگر تسهیلاتی را برای واردات کشتی های تفریحی در نظر بگیرند، مورد نقد قرار خواهند گرفت. در حالی که ایجاد تسهیلات و حل مسائل حمل و نقل دریایی و زمینی در کشور، ارزش افزوده بسیار بیشتری را برای کشور مهیا خواهد کرد.

به شما در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد پیشنهاد می کنم که کریدورهای موازی با کریدورهای ما شکل گرفتند را بررسی کنید. یک کریدور ریلی ما که از مرز رازی به سرخس به صورت غربی شرقی در کشور وجود دارد، یک کریدور ریلی در بالاسر کشور شکل گرفته که از چین به قلب اروپا می رود که با گذر از دو دریا و با ۱۴ روز پیمایش به مقصد می رسد، اما اگر از سرخس تا مرز رازی بخوایم کالا را به صورت ریلی منتقل کنیم، ۲۰ روز طول خواهد کشید.

انتقال اقلام وارداتی روسیه از چین هیچ گاه از ایران عبور نمی کرد، حتی اگر جنگ بدتر از جنگ اوکراین اتفاق می افتاد و ما این بازار حمل و نقل را به کل از دست دادیم.

فرصت های ترانزیتی مادر حال کاهش است

باید بدانیم که یک پورت اپراتور قوی دنیا، بندرام القصر عراق را لایروبی کرده است تا کریدور جنوب به شمال عراق و در خاک ترکیه شکل بگیرد که موازی کریدور های ایران عمل خواهند کرد. همچنین پاکستان به دنبال ایجاد کریدور از طریق خاک افغانستان است. یعنی دور تا دور ایران در حال ایجاد کریدور می باشند و فرصت های ترانزیتی ما در حال کاهش است.

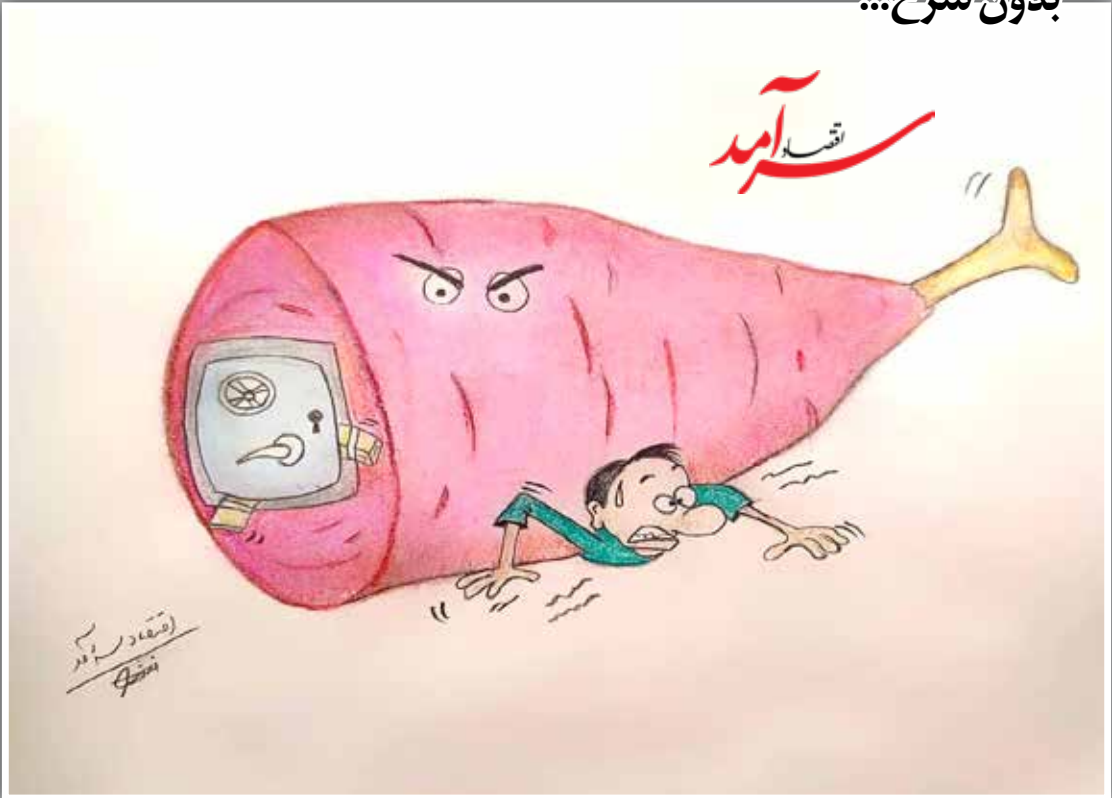
به دلیل منازعه روسیه و اوکراین فرصتی برای کشور پیش آمد تا از طریق ایجاد تسهیلات و تغییر قوانین کریدور شمال به جنوب فعال شود. کشور نباید در گیر نوع کالای عبوری باشد. ۲۲ سازمان در کشور وجود دارند که بر روی ترانزیت کشور نظر می دهند، وقتی یک کالا به بندرعباس می رسد فقط ۴ روز تشریفات آن طول می کشد و این زمان برای تاجر روس زمان زیادی است. بر همین مبنا، آنان مسیر ایران را دور زدند و از مسیرهای جایگزین کالای خود را به روسیه می برند و متأسفانه سهم ایران از این ترانزیت کاهش قابل ملاحظه پیدا کرده است.

جنگل حراسه پلی



عکس: اصغر یشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد