



اطلاعیه شماره ۹ وزارت امور اقتصادی و دارایی به تشریح تازه‌ترین برنامه‌ها و اقدامات این وزارتخانه و سازمان‌های تابعه پرداخت است و اعلام کرد: تسهیلات ویژه گمرکی در شرایط اضطرار ادامه دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد از گمرک جمهوری اسلامی ایران، تسهیلات ویژه گمرکی برای فعالان اقتصادی همچنان برقرار بسوده و امکان بهره‌مندی از این تسهیلات برای ترخیص قطعی کالاها و ترانزیت داخلی فراهم است. این تسهیلات در قالب مجموعه‌ای از اقدامات اجرایی برای تسریع صادرات، واردات و جابه‌جایی کالاهای اساسی و ضروری در تمامی گمرکات کشور به اجرا درآمده است.

در واکنش به بروز محدودیت‌ها برای ایرانیان مقیم امارات متحده عربی، یک بسته جامع حمایتی برای صیانت از سرمایه‌ها و منافع آنان تدوین و اجرایی شد.

این بسته شامل امکان انتقال امن سرمایه‌های ارزی به کشور، بهره‌مندی از مشوق‌های مالیاتی و گمرکی برای سرمایه‌های وارداتی از کشورهای با رویکرد خصمانه‌داشته‌اند. امکان استفاده از بیمه جنگ، بهره‌گیری از ظرفیت‌های قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی برای تضمین امنیت سرمایه و سود آن و همچنین فراهم شدن امکان سرمایه‌گذاری در ابزارهای مالی از جمله اوراق پدھی ارزی و بازار سرمایه است. سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران نیز به‌عنوان نقطه تماس برای ارائه خدمات مشاوره‌ای حقوقی، مالی و بانکی به ایرانیان خارج از کشور معرفی شده است.

در راستای تسهیل دسترسی مردم به خدمات بیمه‌ای، امکان استعلام بیمه‌نامه‌ها از طریق بازوی خدمات هوشمند بیمه در پیام‌رسان «بله» فراهم شده است. بیمه‌گذاران می‌توانند با استفاده از این سامانه از وضعیت بیمه‌نامه‌های خود در رشته‌هایی همچون شخص ثالث، بدنه، آتش‌سوزی و بیمه‌های زندگی مطلع شوند. در همین حال شرکت‌های بیمه در سراسر کشور خدمات صدور بیمه‌نامه، ارزیابی و پرداخت خسارت را به‌صورت حضوری و برخط و بدون وقفه ادامه داده‌اند.

صندوق تأمین خسارات‌های بدنی نیز با وجود محدودیت‌های ناشی از شرایط جنگی، روند رسیدگی به پرونده‌های خسارتی را بدون وقفه ادامه داده است. از نهم اسفند تا پایان سال گذشته بیش از سه هزار و پانصد پرونده خسارتی برای بیش از چهار هزار زیان‌دیده رسیدگی شده و بالغ بر ۲۳ هزار میلیارد ریال خسارت برای پرداخت به زیان‌دیدگان کارسازی شده است. توسعه خدمات غیر حضوری این صندوق نیز موجب افزایش قابل توجه استفاده از سامانه‌های آنلاین و تسریع در روند پرداخت‌ها شده است.در ادامه برنامه‌های تسهیل تجارت، کارگروه مدیریت هماهنگ مرزی در مرز آستانارا با حضور دستگاه‌های مرتبط برگزار شد. در این نشست ضمن بررسی فرآیندهای صادرات، واردات و ترانزیت، راهکارهایی برای بهبود هماهنگی میان دستگاه‌های مستقر در مرز و تسریع در رویه‌های تجاری مورد بررسی قرار گرفت.

#### نحوه فعالیت بانک‌ها از ۱۵ فروردین تا اطلاع ثانوی اعلام شد



بر اساس اطلاعیه ششورای هماهنگی بانک‌ها، نحوه فعالیت بانک‌های کشور از ۱۵ فروردین تا اطلاع ثانوی اعلام شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، نحوه فعالیت بانک‌های کشور از ۱۵ فروردین ۱۴۰۵ تا اطلاع ثانوی اعلام شد. بر اساس اطلاعیه ششورای هماهنگی بانک‌ها، شعب بانک‌ها از روز شنبه تا چهارشنبه از ساعت ۷ تا ۱۳:۳۰ و ۳۰ دقیقه و در روزهای پنج‌شنبه از ساعت ۷ تا ۱۲ و ۳۰ دقیقه دایر خواهند بود.همچنین، بر اساس تصمیم مدیران عامل بانک‌ها و در هماهنگی با استانداری‌های هر استان، تعداد شعب فعال بین ۳۰ تا ۱۰۰ درصد شعب بانکی تعیین خواهد شد.

#### سند گروه ترانزیت - زهره آقاجانی - کریدورها

یکی از مهم‌ترین ابزارهای ایجاد وابستگی متقابل اقتصادی میان کشورها هستند و می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در رشد اقتصادی و کاهش تنش‌ها و حتی جلوگیری از بروز جنگ ایفا کنند. کریدورهای ترانزیتی به‌عنوان پیونددهنده اقتصاد کشورها، با افزایش وابستگی متقابل، هزینه درگیری را بالا برده و به یکی از عوامل مؤثر در کاهش تنش‌ها در سطح بین‌المللی تبدیل خواهند شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید مرتضی ناصریان، مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در گفتگو با مهر درباره نقش کریدورهای ترانزیتی در اقتصاد و امنیت کشورها، اظهار کرد: این سوال بسیار اساسی است و برای کشورهای مختلف وضعیت متفاوت است. کشور ما موقعیت ممتاز جغرافیایی در ارتباطات شمالی - جنوبی و شرقی - غربی دارد و به گفته دکترعزت اله عزتی اگر منطقه غرب آسیا در تلاقی سه قاره، قلب دنیا بدانیم، ایران در قلب منطقه‌ی غرب آسیا قرار دارد یعنی ما در قلب قلب دنیا قرار داریم و در همین راستا رهبر شهید بر تقویت جایگاه کشور ما در مناسبات ترابری بین‌المللی تأکید مکرر و فراوان داشتند که مجموعه بیانات حکیمانه ایشان در باره ترانزیت و پیگیری جایگاه ایران اسلامی در نظم نوین جهانی به پیوست می‌باشد.

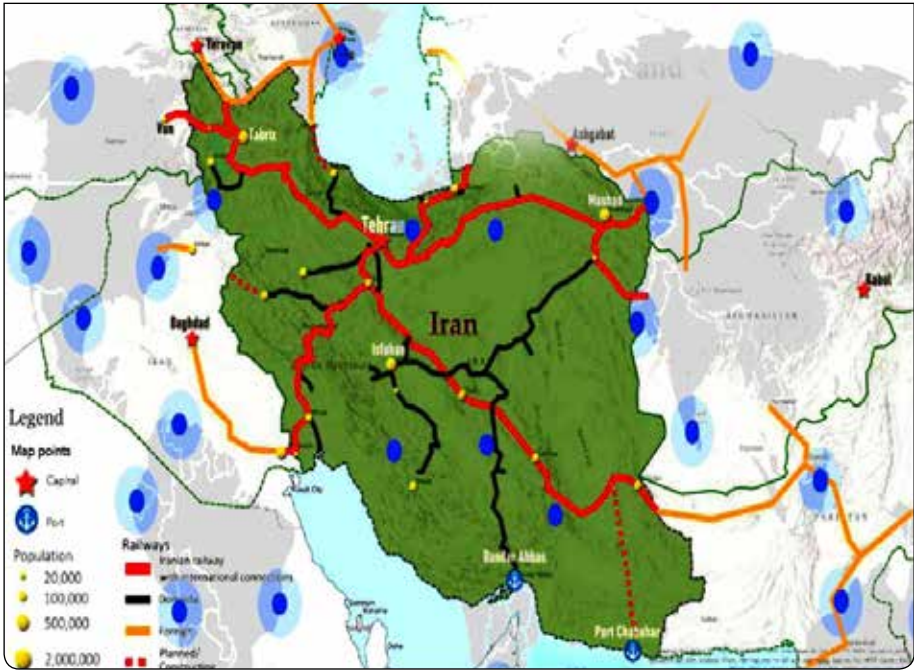
وی افزود: مطابق این مجموعه فرمایشات حکیمانه، در نظم جدید که با جابجایی کانون‌های قدرت جهانی به آسیا رخ می‌دهد، موقعیت ایران بیش از گذشته اهمیت می‌یابد و ما باید برنامه‌های مدبرانه برای انتفاع از موقعیت ممتاز جغرافیایی خود و توسعه شبکه‌های ترابری به ویژه ریلی داشته باشیم. این موضوع یکی از سیاست‌های اقتصاد مقاومتی نیز هست و در امسال که م‌زین به شعار اقتصاد مقاومتی است جاداد بیشتر به این موضوع پرداخته شود. مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت در پاسخ به این پرسش‌ش که کریدورها تا چه میزان برای کشورها اهمیت دارند، افزود: اساساً هرچه میزان وابستگی اقتصادی و اجتماعی کشورها به یکدیگر بیشتر باشد، احتمال بروز درگیری و جنگ کاهش پیدا می‌کند. کریدورهای ترانزیتی از طریق ایجاد پیوند در زنجیره‌های تأمین، تجارت، تولید، چنین وابستگی‌ای را شکل می‌دهند. در یک قرن اخیر، حمل و نقل در بایبی نقش غالب را در تجارت جهانی ایفا کرده و بخش عمده‌ای از تبادلات بین‌المللی از این طریق انجام شده‌ است. همین موضوع موجب شده کشورهایی که دارای قدرت و سلطه دریایی هستند، از این ابزار در راستای اعمال نفوذ و حتی محدودسازی سایر کشورها استفاده کنند.

وی ادامه داد: نمونه ایمن مسئله را می‌توان در محدودیت‌هایی که برای حمل‌ونقل دریایی برخی کشورها، از جمله ایران، ایجاد شده مشاهده کرد، به‌طوری که در مواردی تردد کشتی‌ها با مبادلات تجاری با محدودیت‌هایی مواجه شده است. این در حالی است که توسعه شبکه‌های ترابری زمینی، به‌ویژه کریدورهای ریلی و جاده‌ای، می‌تواند بخشی از این وابستگی به مسیرهای دریایی را کاهش دهد.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت با اشاره به نقش کریدورها در کاهش تنش‌های بین‌المللی تصریح کرد: زمانی که کشورهای مختلف در یک مسیر ترانزیتی مشترک قرار می‌گیرند، منافع اقتصادی آن‌ها به یکدیگر گره می‌خورد. در چنین شرایطی، کشورها تلاش می‌کنند از بروز تنش و مسدود شدن این مسیرها جلوگیری کنند، چرا که هرگونه اختلال منافع اقتصادی همه طرف‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

ناصریان با اشاره به نقش کریدورها در انسجام سرزمینی، اظهار کرد: این موضوع تنها به سطح بین‌المللی محدود نمی‌شود؛ حتی در داخل کشورها نیز اگر شبکه‌های ارتباطی و ترابری به‌خوبی توسعه نیافته باشند، می‌تواند منجر به گسست مناطق دورافتاده و افزایش ریسک‌های امنیتی شود. وی افزود: مناطقی که ارتباط ضعیفی با مرکز دارند، بیشتر در معرض تهدیداتی مانند نفوذ عوامل بیگانه یا گرایش‌های تجزیه‌طلبانه قرار می‌گیرند. در مقابل، توسعه شبکه‌های حمل و نقل و اتصال مؤثر مناطق مختلف، در چارچوب برنامه‌های آمایش سرزمین موجب افزایش تعاملات اقتصادی و اجتماعی و ارتقای همبستگی و انسجام ملی می‌شود.

وی خاطر نشان کرد: البته این وابستگی اقتصادی، در کنار مزایا، ریسک‌هایی نیز به همراه دارد، به‌گونه‌ای که ممکن است برخی کشورها از موقعیت خود در مسیر کریدور برای اعمال فشار یا پیشبرد اهداف سیاسی استفاده کنند. مثلاً در



دوران شیوع کرونا، برخی کشورها به‌راحتی و با استناد به ملاحظات بهداشتی، تعهدات خود در حوزه حمل و نقل و تجارت را محدود کردند یا تغییر دادند و در برخی موارد بحث کرونا بهانه بود. یا در تحریم‌های ظالمانه آمریکا حمل و نقل بین‌المللی در اب‌های آزاد نیز تحت تأثیر قرار گرفته است. این موضوع نشان می‌دهد که روابط اقتصادی و ترانزیتی می‌تواند تحت تأثیر سیاست‌های ملی قرار گیرد. بنابراین، مدیریت این روابط نیازمند طراحی هوشمندانه و متوازن است.

ناصریان در پاسخ به این پرسش که آیا کریدورها می‌توانند از بروز جنگ جلوگیری کنند، گفت: نمی‌توان ادعا کرد که کریدورها به‌تنهایی مانع جنگ می‌شوند، اما بدون تردید یکی از عوامل مهم در کاهش احتمال درگیری هستند. هرچه سطح تعاملات و وابستگی‌های اقتصادی و اجتماعی افزایش یابد، هزینه‌های بروز جنگ برای کشورها بالاتر می‌رود و در نتیجه تمایل به حفظ ثبات بیشتر می‌شود.

وی با اشاره به تجربه‌های تاریخی اظهار کرد: در طول تاریخ نیز امپراتوری‌هایی مانند روم، ساسانیان و هخامنشیان، بر پایه شبکه‌های پیشرفته ترابری شکل گرفته بودند. این شبکه‌ها امکان ارتباط مؤثر میان مناطق مختلف را فراهم کرده و به انسجام و پایداری این قلمروها و تسهیل تجارت بین‌امپراتوری‌ها کمک می‌کردند. موضوعی که در دو قرن گذشته با حمل و نقل مکانیزه (ریلی و دریایی) باعث پیشرفت کشورهای اروپایی، آمریکا، روسیه و بریتانیا شد و در آن دوران ما به علت بی‌کفایتی حاکمان قاجار و پهلوی و سپس بروز جنگ سرد میان ابرقدرتها نتوانستیم جایگاه تاریخی خود را در حمل و نقل بین‌المللی حفظ کنیم. تأثیر و اهمیت این موضوع امروزه نیز در قالب کریدورهای مدرن قابل مشاهده است.

#### توسعه کریدورها صرفاً به معنای ایجاد مسیر حمل و نقل نیست

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت تأکید کرد: توسعه کریدورها صرفاً به معنای ایجاد مسیر حمل و نقل نیست، بلکه توسعه‌ی کریدورهای ترانزیتی می‌تواند باعث دستیابی به بازارهای بین‌المللی وسیع گردد و به شکل‌گیری یک زنجیره اقتصادی منجر می‌شود. کشورهایی که در مسیر این کریدورها قرار دارند، می‌توانند صنایع خود را بر اساس مزیت‌های ترانزیتی توسعه دهند و از این طریق به رونق اقتصادی دست یابند. و مفهوم کریدورهای اقتصادی شکل می‌گیرد که فراتر از ترابری می‌باشد و شامل حوزه‌های صنعتی، انرژی و مخابرات نیز می‌گردد.

کارشناس حمل و نقل ریلی با اشاره به ابعاد مختلف کارکرد کریدورها، اظهار کرد: همبستگی ناشی از شبکه‌های ترابری می‌تواند هم در سطح یک کشور و هم در مقیاس منطقه‌ای شکل بگیرد و نقش مهمی در پایداری این مناطق ایفا کند. وی در پاسخ به این پرسش که ایران در کدام مسیرهای بین‌المللی دچار ضعف بوده است، گفت: واقعیت این است که به وضعیت کشور در حوزه ترانزیت، مناسب با موقعیت ممتاز جغرافیایی و جایگاهی که می‌توانست داشته باشد، هنوز مطلوب نیست. اگر چه طی سه دهه گذشته تلاش‌هایی در این حوزه انجام شده، اما این اقدامات به تناسب ظرفیت‌های بالقوه کشور فاصله دارد. ناصریان افزود: این ضعف‌ها را می‌توان از سه منظر بررسی کرد؛ نخست، توسعه زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های ترابری که در برخی حوزه‌ها هنوز با کمبود مواجه هستیم، و دوم، نحوه بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود که به نظر می‌رسد اهمیت بیشتری دارد. بحث سوم بحث توسعه دریامحور است. وی ادامه داد: هرچند توسعه زیرساخت‌های ترابری نظیر راه آهن و جاده‌ها ضروری است، اما این اقدامات زمان‌بر و پرهزینه هستند و به‌تنهایی نیز کفایت نمی‌کنند. در مقابل، ارتقای بهره‌وری از زیرساخت‌های موجود و استفاده بهینه از ظرفیت‌های فعلی می‌تواند در کوتاهمدت اثرگذاری بیشتری داشته باشد.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت با اشاره به الزامات بهره‌برداری مؤثر از کریدورها تصریح کرد: استفاده از زیرساخت‌های ترانزیتی، نیازمند مجموعه‌ای از هماهنگی‌ها و توافقات در سطح مختلف است. در سطح حاکمیتی، کشورها باید به توافقات سیاسی دست یابند و در سطوح پایین‌تر نیز توافقات تجاری میان شرکت‌های حمل و نقلی شکل می‌گیرد.

وی افزود: این توافقات می‌توانند در قالب‌های دوجانبه، منطقه‌ای یا حتی بین‌المللی تعریف شود. برای نمونه، کریدور شمال - جنوب که از سال ۲۰۰۰ میان ایران، هند و روسیه شکل گرفته و بعدها کشورهای دیگری نیز به آن پیوسته‌اند، یکی از این نمونه‌هاست که با وجود گذشت بیش از دو دهه، در مسائل‌های اخیر مورد توجه جدی‌تری برای عملیاتی شدن قرار گرفته است.

ناصریان ادامه داد: همچنین توافقات دیگری مانند کریدور «ترانسیکا» با هدف اتصال اروپا، قفقاز و آسیای میانه و نیز ابتکار «کمربند - راه» چین، نشان‌دهنده اهمیت رویکردهای

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت می‌گوید:

# وضعیت ترانزیت ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی مطلوب نیست!

### جایگاه ترانزیتی کشور با افت قابل توجهی به رتبه ۱۳۰ رسیده است

وی افزود: یکی از مهم‌ترین آثار ترانزیت، بهبود وضعیت صادرات و واردات کشور است. در حال حاضر حجم ترانزیت کشور حدود ۲۰ میلیون تن در سال است، در حالی که مجموع صادرات و واردات ایران بیش از ۱۰۰ میلیون تن برآورد می‌شود. اگر بتوانیم ترانزیت را بهبود دهیم، صادرات و واردات نیز تسهیل و روان و ارزانتر می‌گردد. مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت ادامه داد: در حوزه تجارت خارجی، فعالان اقتصادی در امور صادرات و واردات ناگزیر به استفاده از زیرساخت‌ها و شرایط حمل‌ونقلی کشور هستند و هرگونه ناکارآمدی در این حوزه، به افزایش هزینه‌ها منجر می‌شود که در نهایت به اقتصاد ملی و مردم تحمیل می‌شود.

وی خاطر نشان کرد: در مقابل، در حوزه ترانزیت بین‌المللی، اگر شرایط کشور مناسب نباشد، بار به‌راحتی مسیرهای جایگزین را انتخاب می‌کند و این به معنای از دست رفتن فرصت‌هاست. از این‌رو، ارتقای جایگاه ایران از دست رقابت ترانزیتی می‌تواند به بهبود وضعیت تجارت خارجی نیز کمک کند.

ناصریان تأکید کرد: توسعه ترانزیت همچنین می‌تواند به ارتقای کیفیت حمل‌ونقل داخلی منجر شود؛ به‌گونه‌ای که با ورود به صحنه روابط بین‌المللی و رواج استانداردهای بین‌المللی و توجه بیشتر به لجستیک، کارایی شبکه حمل و نقل داخل کشور افزایش خواهد یافت. وی افزود: منظور از رونق حمل و نقل، صرفاً افزایش حجم جابه‌جایی نیست، بلکه ارتقای بهره‌وری و انجام حمل و نقل با کارایی بالاتر است که اثرات اقتصادی قابل توجهی به همراه دارد.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت با اشاره به سهم هزینه‌های حمل و نقل در اقتصاد کشور گفت: در سطح جهانی، هزینه‌های حمل و نقل به‌طور متوسط بین ۵ تا ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشورها را تشکیل می‌دهد. در حالی که این سهم در ایران تقریباً دو برابر است که نشان‌دهنده ضرورت اصلاحات جدی در این بخش است.

#### سهم هزینه‌های حمل و نقل در قیمت تمام‌شده کالا در کشور بالاست

ناصریان با اشاره به آثار اقتصادی ناکارآمدی در بخش حمل و نقل، اظهار کرد: در حال حاضر سهم هزینه‌های حمل و نقل در قیمت تمام‌شده کالا در کشور بالاست، به‌طوری‌که در برخی موارد تا حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد قیمت نهایی محصول را شامل می‌شود.

وی افزود: در صورتی که بتوان این سهم را به‌محدوده استانداردهای جهانی، یعنی حدود ۵ تا ۱۰ درصد کاهش داد، می‌توان به‌طور قابل توجهی بهره‌وری اقتصادی کشور را افزایش داد و هزینه‌های تحمیل‌شده به‌صرف‌کننده نهایی را کاهش داد.

ناصریان ادامه داد: این مسئله نشان می‌دهد که ضعف در شاخص‌های لجستیکی، صرفاً به کاهش سهم ترانزیت کشور محدود نمی‌شود، بلکه مستقیماً بر ساختار هزینه‌ای اقتصاد ملی نیز اثرگذار است و موجب افزایش هزینه‌های عمومی در کشور می‌شود.

وی با تأکید بر ضرورت تغییر نگاه به ترانزیت تصریح کرد: یکی از مباحث مهم در این حوزه، توجه به زنجیره‌های اقتصادی است. نگاه حداقلی به ترانزیت این است که کشور صرفاً به‌عنوان مسیر عبور کالا عمل کند و از محل جابه‌جایی بار در آمد کسب کند، اما این رویکرد کافی نیست.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت افزود: نگاه راهبردی به ترانزیت، فراتر از حمل صرف کالا است و بر ایجاد ارزش افزوده در طول مسیر تأکید دارد. به این معنا که کالاها را عبوری می‌توانند در داخل کشور وارد فرآیندهای تولیدی و صنعتی شوند و پس از پردازش، با ارزش افزوده بالاتر به مقصد نهایی ارسال شوند.

وی ادامه داد: به‌عنوان مثال، چوبی که از روسیه به مقصد کشورهای جنوبی حمل می‌شود، می‌تواند در داخل ایران وارد زنجیره تولید شود و در صنایع مبلمان یا کاغذ یا شوپان مورد استفاده قرار گیرد و سپس به‌صورت محصول نهایی صادر شود.

ناصریان تصریح کرد: همچنین در مورد کالاهای مانند پنبه، این امکان وجود دارد که به‌جای انتقال مستقیم به کشورهایی مانند بنگلادش برای تولید محصولات نساجی، این زنجیره در داخل کشور شکل بگیرد و صنایع مرتبط در ایران توسعه یابد.

وی تأکید کرد: با اتکا به مواد اولیه‌ای که از کشورهای منطقه عبور می‌کند، می‌توان صنایع داخلی را تقویت کرد و از این طریق، علاوه بر افزایش ارزش افزوده، اشتغال و رشد اقتصادی را نیز ارتقا داد.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت در پایان خاطرنشان کرد: تحقق این رویکرد مستلزم شکل‌گیری جریان پایدار ترانزیت از مسیر کشور است؛ چراکه تا زمانی که این جریان برقرار نباشد، کشورها تمایلی به ایجاد زنجیره‌های تولیدی در مسیر نخواهند داشت، اما با عبور مستمر کالا، امکان توسعه صنایع وابسته و حرکت از «حمل صرف» به سمت «خلق ارزش» فراهم خواهد شد.

کلان اقتصادی در توسعه کریدورهاست؛ به‌گونه‌ای که این ابتکارات فراتر از حمل و نقل، به‌عنوان چارچوبی برای پیوندهای اقتصادی تعریف شده‌اند.

وی با تأکید بر نقش عوامل عملیاتی در موفقیت کریدورها، گفت: یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در این حوزه، عملکرد پایانه‌های مرزی و مقررات گمرکی است. مرزها نباید به‌عنوان گلوگاه و مانع در مسیر ترانزیت عمل کنند، بلکه باید به‌گونه‌ای مدیریت شوند که عبور کالاها با حداقل توقف و حداکثر سرعت انجام شود.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت خاطر نشان کرد: در حال حاضر، یکی از مشکلات جدی کشور، طولانی بودن زمان توقف کالا در مرزهاست. بر اساس برخی گزارش‌ها، این زمان در مواردی به حدود سه هفته می‌رسد، هرچند گمرک میانگین آن را حدود یک هفته اعلام کرده است.

وی ادامه داد: حتی اگر عدد یک هفته را نیز مبنا قرار دهیم، این میزان در مقایسه با استانداردهای جهانی بسیار بالا است؛ چرا که در بسیاری از کشورها، زمان توقف کالا در مرزها به چند ساعت کاهش یافته و به‌صورت دقیق مدیریت می‌شود.

ناصریان تأکید کرد: در اسناد و مصوبات داخلی کشور نیز هدف‌گذاری شده که زمان توقف در مرزها به حدود دو ساعت برسد، اما هنوز فاصله قابل توجهی تا تحقق این هدف وجود دارد و نیازمند هماهنگی بیشتر میان دستگاه‌های اجرایی و اصلاح فرآیندها و مقررات است. وی تصریح کرد: بهبود عملکرد نهادهای مستقر در مرز، اصلاح رویه‌های گمرکی و افزایش هماهنگی میان دستگاه‌ها، ارتقای توافقات دوجانبه با همسایگان و استفاده از سامانه‌های مناسب و هوشمند از مهم‌ترین اقداماتی است که می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقای تبادلات مرزی کشور ایفا کند.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت ساخت با اشاره به سایر الزامات توسعه ترانزیت، اظهار کرد: در کنار زیرساخت‌ها و مسائل مرزی، مؤلفه‌های دیگری نیز در جریان حمل‌بار اهمیت دارند که از جمله آن‌ها می‌توان به تعرفه‌های حمل و نقل، و وجود ناوگان مناسب، توسعه مراکز لجستیکی و ارائه خدمات کارآمد لجستیکی اشاره کرد.

وی افزود: برای شنشش وضعیت کشورها در این حوزه ها، شاخصی تحت عنوان « شاخص عملکرد لجستیکی (LPI)» سطح بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد که از ۶ زیرشاخص تشکیل شده و ابعاد مختلفی از جمله زیرساخت‌ها، کارایی خدمات لجستیکی، فرآیندهای گمرکی، قابلیت ردیابی، حمل به موقع و سهولت حمل بین‌المللی را ارزیابی می‌کند.

ناصریان ادامه داد: بر اساس این شاخص، ایران حدود ده سال پیش در رتبه‌ای نزدیک به ۷۰ قرار داشت، اما در سال‌های اخیر به دلیل رقابت فشرده کشورها، این بهبود زیرساخت‌ها، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، هوشمندسازی و توسعه همکاری‌های بین‌المللی، جایگاه کشور با افت قابل توجهی مواجه شده و به حدود رتبه ۱۳۰ رسیده است.

وی این وضعیت را نامطلوب توصیف کرد و گفت: این افت در حالی رخ داده که در اسناد بالادستی کشور، و سیاست‌های کلی ابلاغ شده، مکرراً بر توسعه ترانزیت تأکید شده، اما در عمل نتوانسته‌ایم به اهداف مورد نظر دست پیدا کنیم. بنابراین در قانون برنامه هفتم تشکیل «ستاد ملی گذر (ترانزیت)» و بکارگیری برنامه راهبردی به عنوان «سند ملی گذر (ترانزیت)» الزامی شده است تا همه دستگاه‌ها عملکرد برنامه‌ریزی شده و معطوف به هدف داشته باشند و خوشبختانه این ستاد تشکیل شده و سند ملی گذر نیز مصوب شده و امید است با فعالیت گسترده، مستمر و منسجم این ستاد به اهداف مقرر در قانون و اسناد مصوب برسیم.

این مسئول یادآور شد: بحث سوم که تحول راهبردی را در پی دارد، موضوع توسعه دریامحور است که سیاست‌های کلی آن دو سال قبل ابلاغ شده و باید به صورت جدی و عمیق در برنامه ریزی ملی دنبال شود ولی هنوز توجه لازم به این موضوع راهبردی در کشور مشاهده نمی‌شود.

مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت در شرکت ساخت با اشاره به ماهیت رقابتی کریدورها تصریح کرد: توسعه کریدورها یک رقابت جدی میان کشورهاست و اگر عملکرد مناسبی نداشته باشیم، جریان بار متوقف نمی‌شود بلکه مسیر خود را از سایر کریدورها دنبال می‌کند؛ بنابراین ضعف در شاخص‌های لجستیکی به معنای از دست دادن مزیت‌های جغرافیایی کشور است.

وی تأکید کرد: ایران از نظر موقعیت جغرافیایی و حتی تا حدودی زیرساختی، ظرفیت‌های قابل قبولی دارد، اما به دلیل ضعف در شاخص‌های لجستیکی و بهره‌برداری، نتوانسته از این ظرفیت‌ها به‌درستی استفاده کند. ناصریان با اشاره به برخی دیدگاه‌ها درباره کم‌اهمیت بودن درآمد ترانزیت گفت: برخی تصور می‌کنند که موضوع ترانزیت بیش از حد در کشور برجسته شده و از نظر درامدی چندان قابل توجه نیست. این در حالی است که اهمیت ترانزیت صرفاً در درآمد مستقیم آن خلاصه نمی‌شود.