

پنل تخصصی شناسایی ظرفیت‌ها و توسعه کریدور شرق

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد چابهار در حاشیه نمایشگاه فرصت‌های سرمایه‌گذاری مناطق آزاد کشور که از تاریخ 27 الی 30 تیر ماه در نمایشگاه بین‌المللی مشهد در حال برگزاری است، پنل تخصصی به میزبانی سازمان منطقه آزاد چابهار با عنوان «شناسایی ظرفیت‌ها و توسعه کریدور شرق» با حضور مدیران مناطق آزاد و ویژه شرق کشور، متخصصین، کارشناسان ارشد و فعالان لجستیکی بخش خصوصی برگزار گردید.

در ابتدا جناب آقای محمد هدایی معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد چابهار به‌نماینده‌گی از میزبان، هدف از برگزاری این نشست را ارتقای روابط بین مناطق آزاد و ویژه شرق کشور و افزایش نقش لجستیکی آن‌ها اعلام نموده و بر جایگاه بندر چابهار به‌عنوان قطب اصلی ورود و خروج کالا در محور شرق تأکید نمود.

سپس آقای مجتبی سلیمانی سدهی مدیرعامل مؤسسه آمادگران در خصوص اهمیت نقش لجستیک و زنجیره تأمین در رشد تجارت و توسعه کشور و منطقه توضیحاتی ارائه‌داده و علاوه بر تشریح ضرورت تغییر رویکرد از مدیریت بنگاه به مدیریت یکپارچه زنجیره‌ای از بنگاه‌ها، به اهمیت توسعه متوازن در زنجیره تأمین، لجستیک تجاری را محور رشد و توسعه اقتصادی کشور عنوان نموده و با ذکر آمار بر زیان‌های متحمل بر کشور به‌واسطه عدم بهره‌گیری از زنجیره‌های تأمین و حضور نداشتن ایران در زنجیره‌های ارزش اشاره نمود. به گفته ایشان متوسط ارزش کالای صادراتی ایران تنها 353 دلار در هر تن است، در حالیکه متوسط ارزش کالاهای صادراتی کشور به 1500 دلار در هر تن می‌رسد. نهایتاً پیشنهاد تمرکز شهر لجستیکی چابهار بر سرویس‌دهی تجاری به کشورهای محصور در خشکی شامل افغانستان و کشورهای CIS به‌عنوان مهمترین کارکرد بندر چابهار و برنامه‌ریزی برای «صادرات مجدد» به‌جای «ترانزیت» توسط ایشان پیشنهاد گردید.

آقای محمدرضا ابراهیم‌پور مدیرعامل مهندسین مشاور نقطه شروع و مشاور سرمایه‌گذار مرکز لجستیک پس‌کرانه شهید کلانتری دیگر سخنران این جلسه بود. ایشان در ابتدا مروری اجمالی بر شاخص‌های اقتصادی - اجتماعی چهار استان شرقی کشور (سیستان و بلوچستان و خراسان‌های جنوبی، رضوی و شمالی) داشته و بر اختلاف معنادار این خطه نسبت به میانگین کشوری تأکید نمود. همچنین نگاهی مقایسه‌ای بین شرایط این مناطق در سال 1400 نسبت به سال 1385 ارائه گردید که با وجود برخی پیشرفت‌ها، نشان‌دهنده عدم توفیق در توسعه متوازن و رشد موردانتظار این مناطق طی 15 سال گذشته داشت. سپس با مرور مصوبات گذشته دولت و برخی تفاهمنامه‌های بین‌المللی موجود، عدم یکپارچگی و هماهنگی بین‌سازمانی و انجام ندادن مصوبات موجود را از عوامل رشدنیافتگی این مناطق عنوان کرد. اجرایی نمودن مصوبه هیئت وزیران در سال 1384 با عنوان «تعیین اهداف، راهبردها و اقدام‌های لازم برای فعال‌سازی و توسعه محور ترانزیت و حمل‌ونقل شرق کشور» با اندکی ویرایش - با هدف تأکید بیشتر بر لجستیک و زنجیره تأمین به‌جای ترانزیت - توسط ایشان مطرح گردید و پیشنهاد شد شورای هماهنگی کریدور شرق در سطح پائین‌تر از وزرا و رؤسای سازمان‌های مربوطه، جهت چابک‌سازی فعالیت‌ها صورت گیرد. در ادامه موافقت‌نامه بین‌المللی چابهار در سال 1395 که به‌صورت سه‌جانبه بین ایران، هند و افغانستان با هدف تحکیم همکاری‌ها و توسعه روابط اقتصادی بین ملت‌های خود با درک نیاز افغانستان به عنوان کشور محصور در خشکی، برای دسترسی به دریاهای آزاد از طریق بندر چابهار مورد اشاره قرار گرفت و به ظرفیت‌های اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه اقیانوس هند (IORA) با انگیزه تقویت همکاری‌های آموزشی، تکنولوژیکی و ایجاد تسهیلات تجاری و سرمایه‌گذاری با هدف تقویت روابط تجاری و اقتصادی بین کشورهای عضو اشاره شد.

جناب آقای فروزان زیادللو از پیشکسوتان دبیرخانه سازمان مناطق آزاد و کارشناس ارشد اقتصاد توسعه، دیگر سخنران این نشست بود که با موضوع «نقش منطقه آزاد چابهار در بارورسازی محور شرق» توسعه تجارت و اقتصاد منطقه‌ای را از سه طریق الف) اثرات القائی،

ب) ایجاد اثرات تکاثری (پول پرقدرت) از طریق توسعه گردشگری تجاری و ج) ایجاد اثرات مثبت اقتصادی خارجی امکان پذیر دانسته و اهمیت بازارسازی و زمینه سازی برای فعال سازی جریان ترانزیتی در محور برای رسیدن به اهداف و روش های یادشده را متذکر شد.

سخنران بعدی، آقای جمشید علیپور مدیرعامل منطقه ویژه دوغانرون، ضمن ارائه تاریخچه ای از اهمیت مرز دوغانرون و محدوده یادشده در تجارت و روابط اقتصادی منطقه ای، از بُعد اجرایی پیشنهادات مؤثری مطرح نمود. ایشان ضمن بررسی نحوه تعاملات بین بنادر و مراکز لجستیکی پس کرانه، به مدل بندر رتردام هلند به عنوان یک قطب پویا که به نقطه کانونی حوزه نفوذ وسیعی در پس کرانه تبدیل شده و خدمت رسانی می کند، اشاره نمود و ایجاد دفاتر اداری مرزهای کشور در بندر چابهار به منظور ارتقای روابط و هماهنگی بین قطب و مراکز لجستیک مرزی و شناخت بهتر بازار را در این زمینه مؤثر دانست.

سپس آقای حیدری به نمایندگی از معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری خراسان رضوی ضمن تشکر از برگزاری این نشست، اعلام آمادگی استانداری را برای کمک به تسهیل تکمیل و بهره برداری از کریدور شرق اعلام کرد.

آقای رضوانی زاده از فعالان اقتصادی بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل بین المللی ضمن ارائه توضیحات مختصری از سرمایه گذاری های صورت گرفته در بخش های کشاورزی در کشورهای منطقه، کریدور شمال - جنوب و کشور افغانستان، پیشنهاد راه اندازی صندوق سرمایه گذاری توسعه افغانستان را با هماهنگی تجار افغان و دولت آن کشور ارائه نمود و این امر را یکی از راه های جذب سرمایه گذاری خارجی برشمرد.

آقای مصطفی آیتی نماینده ایران در سازمان گمرک جهانی (IRO) در سخنان کوتاهی به اهمیت موضوع حمل و نقل و لجستیک در سطح جهانی اشاره کرد و یکی از فعالترین کمیته های سازمان ملل را که در سطح وزرا تشکیل جلسه داده و دستاوردهای مهمی داشته، حمل و نقل و لجستیک دانست.

از دیگر فعالان اقتصادی بخش خصوصی حاضر در جلسه، آقای بهاروند با سابقه ریاست کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران، از وعده های داده شده توسط مدیران سابق که به دلیل ناهماهنگی یا پیگیری نکردن نهادهای دولتی محقق نگردیده انتقاد نمود و طرح مؤثر تخصیص 1000 دستگاه کامیون ترانزیتی جهت فعالیت در محور شرق به ویژه بین چابهار و دوغانرون و تسهیل و ظرفیت سازی ترانزیت بین هند و افغانستان را یادآور شد. همچنین مسائل و مشکلات قوانین و مقررات در بنادر، بهره گیری خطوط کشتیرانی و سازمان بنادر کشور از سامانه های به روز و داده محور برای اطلاع رسانی به موقع به شرکت های فرواردری، و همراهی و خدمت رسانی مناسب تر به دست اندرکاران حوزه حمل و نقل بین المللی را برای افزایش مطلوبیت و امکان پاسخگویی بهتر به مشتریان ضروری دانست.

آقای علیرضا چشم جهان از کارشناسان ارشد و فعالان مطرح حوزه لجستیک کشور آخرین سخنران پنل بود. ایشان در ارائه خود ابتدا به سهم 90 درصدی حمل و نقل دریایی در تناژ بار بین المللی جابجاشده و سهم 70 درصدی آن در ارزش تجارت جهانی اشاره داشت. آنگاه حمل و نقل را بخشی از لجستیک و لجستیک را قسمتی از زنجیره تأمین معرفی نموده و شش شاخص اثرگذار بر نقش آفرینی بیشتر کشورها در زنجیره تأمین را تشریح کرد: موقعیت جغرافیایی، عرضه و تقاضا، اتصال به بنادر و شبکه های ریلی و جاده های متعدد، سطح خدمات، زیرساخت و نهایتاً جذابیت کشور برای سرمایه گذاری. موضوعی که بیش از هر چیز یک کشور را در حوزه خدمات لجستیک و زنجیره تأمین، نسبت به سایرین ارتقا می دهد اُرکستریشن و هارمونی و هماهنگی بین این اجزاست. از دیدگاه آقای چشم جهان تا زمانی که از بخش های مختلف تأثیرگذار و مداخله گر در زنجیره تأمین و کالای کشور صدایی واحد، متناسب و منظم به گوش نرسد، توقع رونق لجستیک و کسب و کارهای مربوطه و رشد کشور در حوزه زنجیره تأمین دور از انتظار خواهد بود. وی با اشاره به شاخص بهره وری فضای کانتینری بنادر واقع در خلیج فارس و دریای عمان، نسبت بهره وری (حجم به ظرفیت) بالای بندرهای ابوظبی، دمام، جبل علی و ام القصر (بین 60 تا 80 درصد) و پس از آن حمد و سوهار (بین 40 تا 60 درصد) را با بنادر ایران مقایسه نمود. بندرعباس 32٪، بندر امام خمینی 21٪، بوشهر 14٪، خرمشهر 5٪ و چابهار 4٪ بهره وری دارند و این امر نشان از تکافوی

زیرساخت‌های بندری کشور بر این اساس دارد و اهمیت جذب بار بیشتر و نیاز به عملکرد بالاتر بنادر برای نزدیک شدن حجم عملیات تخلیه و بارگیری به میزان ظرفیت را مورد تأکید قرار می‌دهد. نهایتاً ایشان با توجه به آخرین آمار منتشر شده شاخص لجستیکی LPI توسط بانک جهانی، تنزل شدید ایران در رتبه‌بندی این شاخص و جایگاه 123 کشور در سال 2022 را یادآور گردیده و فاصله شدید بین ایران و سایر کشورهای منطقه را تأسف‌برانگیز خواند. همچنین به ایجاد کریدورهای بین‌المللی موازی و دورخوردن ایران در تجارت بین کشورهای مهم و تأثیرگذار که پیش‌تر ممکن بود خاک ایران را برای عبور کالاهای ترانزیتی انتخاب نمایند، اشاره کرد. در پایان پویایی نظام حمل‌ونقل و لجستیک بین‌الملل و ایستایی ایران در مناسبات بین‌المللی و راه‌اندازی خطوط کشتیرانی منظم و ارتباط با سایر کشورها را به‌عنوان یکی از دلایل ایجاد فاصله بین کشور و سایر کشورهای منطقه عنوان نمود.

در جمع‌بندی سخنان یادشده آقای هدایی معاونت اقتصادی منطقه آزاد چابهار ضمن تشکر از سخنرانان و شرکت‌کنندگان در جلسه، بر ضرورت احیای کریدور شرق تأکید نموده و درخواست برگزاری جلساتی در ادامه این جلسه برای دستیابی به راهکار اجرایی و بازپس‌گیری سهم ایران از تجارت بین‌المللی منطقه‌ای را خواستار شد. همچنین از ابتکار ایجاد دبیرخانه «شورای هماهنگی فعال‌سازی کریدور شرق» در ساختار دولتی خبر داده و به مقدمات شکل‌گیری یک انجمن یا سازمان توسط بخش خصوصی فعال در حوزه کریدور شرق برای افزایش هماهنگی بین دولت و بخش خصوصی اشاره نمود.

