



صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۵
تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۹
شماره جلسه: ۷

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

دستور کار جلسه:

- بررسی و پیگیری مسیر کریدور کنای
- بررسی و پیگیری مسیر رو - رو دریای خزر

هفتمین نشست کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی در سال ۹۹ در تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۲۹ با حضور رئیس بازرگانی خارجی سازمان صمت خراسان رضوی و اعضای محترم کمیسیون در محل ساختمان مرکزی اتاق بازرگانی برگزار شد.

✓ زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد

- به باور کارشناسان امر، اهمیت کریدور کنای از آن جهت است که می‌تواند مسیر مناسب و باصرفه‌ای برای اتصال کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد باشد.
- این کریدور از کشورهای قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران می‌گذرد و به‌عنوان مسیر کوتاه و جایگزین برای ارسال کالا از بنادر جنوبی ایران به کشورهای آسیای میانه راه‌اندازی شده است. «کنای» در صورت فراهم شدن زیرساخت‌ها می‌تواند پنجره جدیدی به آسیای میانه باشد.
- برای تقویت مسیر ترانزیتی کنای و توسعه آن حلقه‌های مفقوده‌ای وجود دارد که تا زمان شناسایی شدن آنها و اتخاذ راهکارهای لازم برای آن نمی‌توان اقدام عملیاتی انجام داد. یکی از مصوبات این نشست پیگیری بندهای ۵ و ۶ موافقت نامه هشتمین اجلاس حمل و نقلی بین دو کشور ایران و افغانستان در شهریور ماه امسال است که باید توسط اتاق بازرگانی انجام گیرد.
- پیشنهاد می‌شود با محوریت کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی و انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، همایشی با حضور فعالان بخش خصوصی افغانستان و خراسان رضوی پیرامون بررسی مزیت‌ها و مشکلات مسیر کنای در مشهد، اواخر بهمن ماه امسال برگزار شود.
- لازم است کمیته‌ای متشکل از چندین نفر از اعضای اتاق و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل تشکیل شود و برآوردی از هزینه‌های تقویت مسیر کنای داشته

✓ امتی، رئیس شورای راهبردی کمیسیون های اتاق بازرگانی مشهد

- تقویت مسیرهای حمل و نقل یا خلق مسیرهای حمل و نقل در دستور کار همه کشورها است و تقریباً همه دنیا برای رشد و توسعه اقتصادی خود، توجه ویژه‌ای به بخش حمل و نقل دارند.
- در سال‌های اخیر از سوی حوزه دولتی و بخش خصوصی ایران تحرکاتی در جهت ایجاد مسیر حمل و نقل جدید شکل گرفت که مهم‌ترین انگیزه آن موانعی بودند که دولت ترکمنستان برای ایران در مسیر ترانزیتی با کشورهای آسیای میانه به وجود آورد
- طی چندین نشستی که با فعالان اقتصادی کشور افغانستان برگزار شد، پیرامون «کنای» (به عنوان مسیر حمل و نقل باری و ترانزیت کالا از مبدا ایران به سمت آسیای میانه با عبور از کشورهای افغانستان و تاجیکستان تا قرقیزستان و مرکز قاره آسیا) برحسب نیاز حمل و نقلی ایران و کشورهای دیگر بحث و تبادل نظر شد تا بتوان از طریقی مسیر کنای فعال شود.
- جاده اسلام قلعه - هرات مسیری ناایمن و تخریب شده بود که عبور یک کامیون از این مسیر و رسیدن به هرات یک روز به طول می‌انجامید اما ایران در دهه ۷۰ سرمایه‌گذاری برای بهسازی مسیر مزبور انجام داد که سالها هر دو کشور از محل آن منتفع شدند

صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۵

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۹

شماره جلسه: ۷

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

- اکنون برای فعال شدن مسیر کنای چند کشور شامل ایران، افغانستان، ازبکستان و قرقیزستان گرد هم آمدند، مشکلات و مزایای مسیر افغانستان بررسی شد که مهمترین آن، هزینه بالای حمل و نقل در این محدوده به میزان هفت هزار دلار برای تجار و طولانی شدن زمان عبور کامیون از این مسیر به دلیل ناامنی‌ها بود.
- دو بحث امنیتی و هزینه‌ای، دو معضل بزرگ برای بهسازی مسیر کنای از سوی افغانستان به شمار می آید. به استناد مصوبه هشتمین اجلاس حمل و نقلی بین دو کشور ایران و افغانستان، این کشور همسایه مکلف شد تا مسیر هرات تا مزار شریف (۷۰۰ کیلومتر) را بهسازی کند

✓ عطایی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد

- با توجه به محدودیت های تردد بین المللی در ایام شیوع کرونا، تنها مسیری که بسته نشد و مشکلاتی را برای تردد کامیون های صادراتی و ترانزیتی ایران به وجود نیاورد، مسیر افغانستان بود.
- مسیر کنای بیشتر به عنوان مسیر مناسبی برای ترانزیت کالا مطرح است تا اینکه مسیر جایگزینی برای ترانزیت از سمت کشور ترکمنستان به آسیای میانه باشد، زیرا هیچ مسیری به اندازه گذر از افغانستان برای رسیدن به تاجیکستان و ازبکستان مناسب نیست اما تاکنون تقویت مسیر کنای به صورت جدی مورد پیگیری قرار نگرفته است.

✓ فیض محمدی، رئیس هیات مدیره شرکت حمل و نقل بین المللی ستاره یاران زمین

- افغانستان بخش خصوصی فعالی دارد و در این دهه اخیر توسعه ارتباطات خراسان رضوی با فعالان انجمنهای حمل و نقلی خصوصی هرات و نیمروز بستری فراهم کرده است تا از این ظرفیت در جهت رصد و کنترل کامیونهای ترانزیتی و صادراتی در افغانستان به سمت کشورهای آسیای میانه بهره گیرد.
- اگر تاجری بداند بار کامیونش در مسیر افغانستان با ناامنی مواجه است، از این مسیر عبور نخواهد کرد چرا که اثر و زیان آن متوجه دو کشور ایران و افغانستان خواهد بود لذا باید با بهره گیری از ظرفیت انجمن های حمل و نقلی افغانستان امنیت این مسیر را تامین کنیم.
- در شرایط کنونی برای ترانزیت کالا به کشورهای آسیای میانه می توان از مسیر نیمروز افغانستان بهترین استفاده را داشت زیرا هم به آب های جنوب ایران نزدیک و هم صادرات کالا از سمت دوغارون و هرات به سمت نیمروز قابل انجام خواهد بود.
- قدرت های بزرگ برای برقراری مناسبات تجاری خود هزینه زیادی پرداخت و هزاران کیلومتر ریل و جاده ایجاد می کنند، اگر برای تقویت مسیر ۲۰۰ کیلومتری هرات - میمنه هزینه لازم انجام گیرد، هر دو کشور ایران و افغانستان از آن منتفع می شوند و درازمدت بیشتر به نفع ایران خواهد بود.

✓ جواد نوریان، مدیر عامل شرکت مهرباب سهراب ترابری

- به رغم همه مزیت های ترانزیتی پیشروی ایران، بعضا ناگزیر هستیم برای کشورهای دیگر مزیت ایجاد کرده و آن ها را در مسیر ترانزیتی قرار دهیم و حضور خود را کم رنگ کنیم.
- امنیت در کشور افغانستان چندان تامین نشده، زیرساخت های حمل و نقلی آن مطلوب نیست و هزینه های ترانزیت در آن کشور تقریبا بالا است و موجبات گرفتاری کامیون ها را فراهم می کند، از سویی سه استان شمالی افغانستان که با تاجیکستان هم مرز هستند نیز به لحاظ ترانزیتی جایگاه خوبی ندارند.
- شرکت های حمل و نقل ایرانی با وجود همه تحریم های اقتصادی و مناسبات سیاسی بین دو کشور تاکنون بیشتر از بخش فورواردری، بار را از کشور افغانستان عبور داده اند اما نباید از بخش کریری حمل و نقل نیز غافل شد.

- ترانزیت به راحتی می‌تواند جایگزین درآمدهای نفتی ایران باشد و با اینکه ایران در چهارراه ترانزیتی خاورمیانه قرار گرفته است، به دلیل تحریم‌های ناجوانمردانه و بسیاری علل دیگر نتوانسته از این بخش بهره کافی را ببرد.

✓ عطایی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد

- باید در وهله نخست دلیل اصلی که باعث شده ترکمنستان در مسیر ترانزیت کالا از ایران به سمت کشورهای آسیای میانه موانعی ایجاد کند، واکاوی شود تا در مسیر ارتباط ترانزیتی با کشور افغانستان با مشکلات مشابه مواجه نشویم.
- باید قبل از شروع فعالیت مشترک ترانزیتی با کشور افغانستان در مسیر جدید کتای بررسی لازم و کار کارشناسی متقن انجام بگیرد و بسته کاملی از راهکارها برای توسعه تجارت طرفین و قوانین موجود در این مسیر تهیه شود تا بتوان در زمان بروز مشکل، با شناخت کامل نسبت به شرایط و طبق قانون اقدام کرد.

✓ امیرفخریان، رئیس اداره بازرگانی خارجی سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی

- مسائل متعددی در سرفصل‌های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، مباحث حقوقی و زیرساختی بر صادرات موثر هستند اما مهم‌ترین آن برخورداری از زیرساخت‌های مناسب می‌باشد که در درازمدت بر روند صادرات کالا تاثیر می‌گذارد.
- محدودیت‌های به وجود آمده از سوی ترکمنستان برای تردد کامیون‌ها در مرز و تلاش برای پیدا کردن مسیرهای ترانزیتی جایگزین آن، بخش‌های تجارت خارجی و حمل و نقل استان را آزار می‌دهد اما نباید بخش صادرات و ترانزیت این استان را به مسیر ترکمنستان محدود کرد.
- هر دو کشور ایران و افغانستان از بخش خصوصی فعالی برای تقویت مسیر کتای برخوردار هستند، دولت‌های دو کشور نیز پشتیبان کریدور کتای می‌باشند زیرا این مسیر توجیه اقتصادی بالایی دارد و دسترسی به آب‌های آزاد برای کشورهای آسیای میانه از طریق افغانستان نسبت به ترکمنستان آسانتر است.
- بررسی مرحله به مرحله ترانزیت از مسیر کتای در کشور افغانستان، شناسایی معایب و مزیتها و گلوگاه‌های مسیر، برآورد هزینه‌های ترانزیت از طریق آن از مهمترین موارد می‌شود نام برد و تدوین سه برنامه هدف گذاری به صورت‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت برای این مسیر ترانزیتی لازم و ضروری می‌نماید.
- تعریف بسته حمایت از صادرات در برنامه کوتاه مدت برای کامیون‌هایی که از مسیر کتای عبور می‌کنند و تعطیل کردن مسیر هرات- مزار شریف در برنامه بلندمدت ضروری خواهد بود زیرا باید پذیرفت که برخی تمعدا با منابعی که در اختیار دارند، از ایجاد هر گونه سرمایه گذاری برای تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل در افغانستان جلوگیری می‌نمایند.
- پس از شناسایی مشکلات و مزیت‌های کریدور کتای، بهترین راهکار برگزاری همایشی با حضور فعالان حوزه حمل و نقل افغانستان است تا در چهارچوب انعقاد تفاهم نامه ای، مطالبه گری بخش خصوصی دو کشور از دولت‌ها برای تقویت این مسیر پیگیری شود.
- قرار است نشست‌های ویدیوکنفرانسی با مسئولان امر در سازمان توسعه تجارت برگزار شود تا با جذب حمایت‌های لازم دولتی بتوان کریدور مذکور را تقویت کرد.
- در شرایط کنونی هیچ مسیر جایگزین دیگری برای مسیر ترکمنستان به منظور ترانزیت کالا به آسیای میانه، حفظ حضور ایران در کشورهای آن منطقه و تقویت مسیر در جهت عمل به تفاهم نامه اوراسیا جز مسیر کتای در افغانستان وجود ندارد.

✓ زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد

- مسئله کشتی های رو- رو برای حمل خودرو یا کامیون و محموله های دیگر از دو یا سه سال قبل که موضوع اخذ عوارض ۱ یا ۱.۵ دلاری پیش آمد و ترکمنستان از ورود کامیون های تاجیکستانی جلوگیری کرد، توسط دولت ایران مطرح شد.
- با بسته شدن مسیرهای زمینی و توقف تردد کامیون ها، استفاده از کشتی های رو-رو سرعت بیشتری گرفت، حتی دو یا سه سال قبل در اجلاس قزاقستان، این کشور اعلام کرد که برای ورود رو-رو به بنادرش آمادگی دارد، در همان زمان ۱۵ کشتی از این بخش در مسیر مذکور در تردد بودند که از این تعداد ۱۳ کشتی به آذربایجان و ۲ کشتی به قزاقستان تعلق داشت. در آن اجلاس مصوب شد تا مسئولان بازدیدی از بندر امیرآباد ایران داشته باشند و کشتی های رو-رو را در آن بندر راه اندازی کنند اما آنقدر این مهم در پیچ و خم های اداری قرار گرفت که به کلی فراموش شد.
- سه سال قبل در چهارچوب توافقی با کشور قزاقستان در اجلاس حمل و نقلی، آن کشور نسبت به در اختیار گذاشتن کشتی رو-رو برای ایران اعلام آمادگی کرد اما این مهم پیگیری نشد، لذا در صورت برگزاری اجلاس بعدی در بندر امیرآباد می توان از ظرفیت های کشور قزاقستان در تامین کشتی های رو-رو بهره گرفت.
- در زمینه استفاده از کشتی های رورو در بنادر، کارگروهی در اتاق بازرگانی ایران تشکیل شده است و آقای حسینی به نمایندگی از انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی در آن حضور دارد. توامان در تلاشیم از ظرفیت بخش خصوصی برای تهیه این کشتی ها و تقویت امکانات تردد در این مسیر، بهره بگیریم.
- ✓ **حسینی مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین المللی آروان تردد**
- به دلیل اعمال محدودیت ها در تردد کامیون های صادراتی و ترانزیتی در مرز ترکمنستان و مقررات وضع شده از سوی آن، استفاده از بندر امیرآباد به عنوان مسیر جایگزین مورد توجه قرار گرفت تا از سوی سازمان های مربوطه زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی فعال شود.
- زیرساخت های جاده های مسیر کنای افغانستان آماده نیست و فراهم سازی آن نیازمند عزم جدی از سوی افغانستان بوده و زمان بر خواهد بود؛ لذا در این مدت استفاده از کشتی های رورو در مسیر دریایی با توجه به آماده بودن زیرساخت های حمل و نقل دریایی ایران در بنادر امیرآباد و انزلی و سایر موارد می تواند سودمند واقع شود.
- از سوی دیگر هم در بندر آکتائو قزاقستان و هم در بندر آستاراخان در روسیه، کشتی های رو-رو مستقر هستند و فقط در بند باکو آذربایجان، ۱۶ فروند کشتی رو-رو وجود دارد که ۱۳ کشتی از امکان حمل کامیون و ۳ کشتی از امکان حمل واگن های قطار برخوردار هستند.
- هم اینک کشتی های رو-رو در بندرهای باکو و آکتائو فعال بوده و دولت ایران نیز نسبت به اعمال تخفیفات ۸۰ درصدی در تشریفات بندری برای بنادر انزلی و امیرآباد جهت کشتی های خارجی اقدام کرده که این مهم مطلوب بوده اما کافی نیست.
- یک کشتی رو-رو قدیمی نیز از سوی دولت ایران در نظر گرفته شده که به دلیل مستهلک بودن قادر به ارائه خدمات مطلوب به کامیون داران نیست، این کشتی رو-رو تاکنون سه سرویس داشته و بین بنادر انزلی و آکتائو تردد کرده است، ظرفیت حمل آن بین ۳۷ تا ۴۰ کامیون بوده که به دلیل مشکلات موجود در آخرین سرویس آن فقط ۱۲ کامیون حمل کرد، یکی از دلایل این موضوع کرایه حمل بالای آن نسبت به کرایه حمل رو-رو در بنادر باکو و آکتائو می باشد.
- این در حالی است که باید کرایه حمل کشتی رو-رو ایرانی از یک نرخ رقابتی در مقایسه با کرایه حمل رو-رو در بنادر باکو و آکتائو برخوردار باشد تا کامیون ایرانی متضرر نشود.



تعداد صفحات: ۵
تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۹
شماره جلسه: ۷

صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

- کشتی رو-رو که ایران در بندر امیرآباد مستقر کرده نیز متعلق به کشور دیگری است که صاحب آن حفظ منافع ملی ایران را مورد توجه قرار نمی‌دهد و به فکر منافع خود می‌باشد.
 - می‌بایست دولت به جای پرداخت یارانه در بخشهای دیگر، بخشی از آن را به حوزه حمل و نقل دریایی اختصاص می‌داد زیرا قرار دادن کشتی رورو در بندر سرمایه زیادی نیاز دارد که بخش خصوصی حاضر به پرداخت هزینه در این بخش نیست اما بخش دولتی برای حفظ منافع ملی باید در این بخش سرمایه گذاری کند.
 - دولت ایران باید حداقل ۶ کشتی رو-رو خریداری کند اما اکنون فقط یک فرورند در اختیار دارد که هیچ پشتیبانی لجستیکی از آن نمی‌شود؛ در حالی که هر حمل و نقل دریایی نیاز به پشتیبانی و حمایت های زمینی دارد، از سوی دیگر بندر اکتائو هیچ زمان بندی مشخصی برای بارگیری توسط این کشتی ندارد و ساعت مشخصی برای آن تعریف نشده است.
 - هم اینک زیرساخت ها برای توسعه حمل و نقل دریایی در دریای خزر مهیا است و فقط باید دولت ۶ کشتی رو-رو خریداری کند لذا با توسعه امکانات بندر می‌توان سه بندر فعال در ایران برای حمل و نقل دریایی ایجاد کرد که مسیر بسیار خوبی برای دسترسی ایران به کشورهای آسیای میانه به ویژه قزاقستان و روسیه خواهد بود.
 - هم اینک کشتی های بزرگتری با ظرفیت بارگیری زیاد در بندر باکو مستقر هستند در حالی که کشتی رو-رو ایران فقط ظرفیت پذیرش ۳۷ تا ۴۰ کامیون را دارد و حتی در آخرین سرویس خود ۱۰ تا ۱۲ کامیون را حمل کرده است.
- ✓ **امیر فخریان، رئیس اداره بازرگانی خارجی سازمان صنعت، معدن و تجارت مشهد**
- دلیل اصلی فعالیت قدرتمند آذربایجان در حمل و نقل دریایی، بارهای صادراتی ترکیه است که از این مسیر عبور می‌کند
 - آذربایجان کشوری با جمعیت اندک است که ظرفیت بالایی در ترانزیت و صادرات کالا ندارد اما برای تقویت مسیر حمل و نقل دریایی از دریای خزر و دسترسی آسان تر با قیمت مناسب تر به کشورهای آسیای میانه باید تعامل را با کشور قزاقستان به عنوان یکی از شرکای ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا برقرار کرد.
 - همچنین ضرورت دارد تا مسئله تقویت حمل و نقل از مسیر شمال کشور در دایره وسیع تری مورد توجه قرار گیرد و آن را به کل شرق روسیه تعمیم داد
 - باید طرح توجیهی مناسبی برای استفاده از مسیرهای شمالی ایران به منظور دسترسی به کشورهای آسیای میانه تدوین شود و نشستی با مسئولان سازمان توسعه تجارت ایران برای استفاده از بسته حمایت صادرات و مطالبه یارانه از این سازمان برگزار شود.

مصوبات جلسه:

- ۱- برگزاری همایش یک روزه در خصوص مرز کنای (پیگیری بندهای ۴ و ۵ موافقتنامه حمل و نقلی ایران و افغانستان)
- ۲- تشکیل کمیته ای متشکل از کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد و انجمن حمل و نقل در خصوص مسیر کنای

حاضرین جلسه:

آقایان: زمانیان، عطایی، امیرفخریان، امتی، خیاط، دانش، آریافر، نگهبان، سپهرفر، فرخی، خزاعی، خواجهی، فیض محمدی، ابوبکری، شیردل، حسینی، صبوحی، نوریان، خردمند

خانمها: دهستانی، صنعت کار، جمال شهری،