



تعداد صفحات: ۷
تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴
شماره جلسه:
صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت و
تجارت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

رئیس جلسه: آقایان زمانیان - روشک دبیر جلسه: آقایان خطاط - عزیزی،
ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۱:۰۰

دستور کار جلسه:

- ✓ گزارش اقدامات انجام شده توسط بخش دولتی و خصوصی در حوزه ترکمنستان
- ✓ شناسایی فرصت ها و توسعه روابط با ترکمنستان

جلسه مشترک کمیسیون های تجارت و حمل و نقل و ترانزیت اتاق خراسان رضوی و اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکمنستان روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۲۴ در محل ساختمان مرکزی اتاق بازرگانی و با حضور اعضای کمیسیون های مذکور برگزار گردید.

✓ الف، مدیرکل دفتر اروپا و امریکا سازمان توسعه تجارت

- یکی از مهم ترین چالش هایی که در حوزه ترکمنستان باید به آن بپردازیم، بحث حمل و نقل و ترانزیت است. مباحث این حوزه و توانان راهکارهای حل مشکلات موجود، باید به صورت پروژه ای تعریف و بررسی شود. با توجه به اینکه ترکمنستان تا به امروز دروازه ارتباط ما با آسیای میانه بوده و در سنوات اخیر، رویکرد کلی این کشور، این ارتباط را مکرر دشوار نموده، تلاش داریم تا از منابع دولت برای اجرای پروژه هایی بهره بگیریم که جایگزین هایی برای این مسیر تجاری و ترانزیتی به شمار می آیند.
 - این کشور قریب به یک سال است که به بهانه شیوع کرونا، محدودیت هایی را در مرزهای خود اعمال نموده و مقرر است تا آبان سال آینده نیز رویه کنترل و مقابله با کرونا در این کشور، تداوم پیدا کند.
 - در ارتباط با ترکمنستان اقدامات متعددی از جمله تهاتر و انعقاد تفاهم نامه تجارت مرزی را پیش بردیم و موافقت نامه ای نیز به منظور بهبود تجارت مرزی منعقد کردیم شد که مقرر است تا نشست نهایی آن هفته سوم بهمن ماه با ترکمنستانی ها برگزار شود.
 - در حوزه تجارت با ترکمنستان طی ۵ سال اخیر، هر بار شرایط و رویکردهایی منفی تر را شاهد بودیم و در یک سال اخیر نیز شرایط به مراتب دشوارتر شده است. این همه در حالی است که ترکمنستان بعد از عراق و افغانستان سومین بازار صادراتی ایران به شمار می آمد و مسیر دسترسی کشورمان به آسیای میانه بود.
 - رویکرد اساسی در این کشور سمت تولید، اشتغالزایی و کارآفرینی در تغییر است و ترکمنستان را نمی توان همان کشوری تلقی کرد که قریب به یک دهه پیش می شناختیم. از این منظر، سیاست های تجاری و تعاملات اقتصادی ما نیز باید با این کشور همسایه ارتقا یابد و از بحث صادرات منبع محور و مبتنی بر کشاورزی به سمت و سوی صنعت و تولید مشترک حرکت کنیم.
 - کشور ما در عرصه تکنولوژی های نو دارای توانمندی های مطلوبی است، چه خوب است که شرکت های دانش بنیان و استارت آپ های ما در این زمینه ورود کنند و بازارهایی همچون ترکمنستان را جدی بگیرند.
- #### ✓ محمدنژاد، رئیس اتاق مشترک ایران - ترکمنستان
- اتکا به ابزار تکنولوژی، کمک خواهد کرد تا شرکت ها از بحران هایی که هر چند سال یک بار، بخشی از فعالیت های اقتصادی را حذف می کند، به سلامت عبور کنند.
 - ما در اتاق بازرگانی وظیفه داریم که فرهنگ جانشین پروری را تقویت کنیم و با این رویکرد و تفکر در کسب و کار و مسندی که داریم، از جوانان بیشتر استفاده نماییم تا فضا برای آنها آماده گردد و تحقق این مهم با ترویج این فرهنگ ممکن خواهد شد.
 - همگرایی بخش خصوصی و دولتی عامل عبور از مشکلات پُر تکرار در عرصه تجارت با ترکمنستان می باشد.

صورتحلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت و تجارت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان زمانیان- روشنگر دبیر جلسه: آقایان خراط - عزیزی، ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۱:۰۰

✓ محمدحسین روشنگر، رئیس کمیسیون تجارت اتاق مشهد

- در بحث تجارت با آسیای میانه و کشور ترکمنستان، با توجه به تلاش‌هایی که برای پیگیری مشکلات در جریان است، امیدواریم بتوانیم تجارت را با آسیای میانه را تقویت کرده و توسعه ببخشیم.
- خراسان رضوی دروازه تجارت با ترکمنستان و افغانستان به شمار می‌آید و از این منظر، بخش دولتی باید در تعامل با این استان، شرایط را برای توسعه تجارت به این کشورها فراهم نماید.

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

- بسته شدن مرز ترکمنستان در طی یک سال گذشته، برای بخش خصوصی، دغدغه‌هایی جدی را رقم زده است و بخشی از بازار فعالان حوزه تجارت خارجی ما به همین واسطه از دست رفته است. البته که تلاش‌های زیادی برای برگشت به شرایط گذشته صورت گرفت و ظرف ۴ الی ۵ ماه گذشته، ترانزیت ریلی بازگشایی شد و پس از آن ترانشیپ آزمایشی از مرز سرخس وارد فاز اجرا گردید. از پی آن، در مرز لطف آباد نیز در طی دو ماه اخیر این اتفاق محقق شد؛ اما مجموع این اقدامات نتوانست خسارت و مشکلات پیش روی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای و رانندگان را حل و فصل کند. مضاف بر آنکه، روند تجارت و ارتباط ما با بازار آسیای میانه، همچنان محدود و پُرمشکل است.
- تلاش‌هایی صورت گرفت تا مسیرهای جایگزین به مقصد آسیای میانه نیز تعریف و حتی امتحان شوند چرا که تلاش برای حفظ بازار این منطقه، برای بخش تجارت خارجی ما بسیار مهم می‌باشد.
- راه‌اندازی مسیر ارتباطی از طریق راهگذر (کریدور) کنای از مسیر افغانستان- تاجیکستان یا ایجاد سرویس رو - رو از بنادر شمالی ایران به اکتائو از جمله تلاش‌هایی که در راستای جایگزینی مسیر قبلی انجام گرفته است.
- در خصوص حمل و نقل دریایی برای دسترسی کالا و ناوگان ایرانی به کشورهای آسیای میانه باید گفت، این روش هم مشکلات زیادی به همراه داشت؛ نخستین چالش این بود که تنها یک کشتی رو- رو وجود داشت و زمان بندی مشخصی هم برای فعالیت و حضور آن تعریف نشده بود. تاکید ما بر این بود که حداقل برای یک ماه زمان پهلو گرفتن و توقف کشتی رو- رو در بندر مشخص باشد تا بتوان برنامه ریزی لازم برای بارگیری را انجام داد.
- قرارداد کشتی رو-رو توسط بخش خصوصی با روسیه منعقد شد و بخش دولتی هم در این زمینه همکاری‌هایی داشت و مشوق‌هایی ارائه نمود. متأسفانه ظرفیت کشتی محدود بوده و ۳۵ کامیون را می‌توان در آن بارگیری کرد، از طرفی با توجه به توقف‌های این ناوگان دریایی، حدود دو هفته طول کشید تا بار به مقصد برسد و به همین دلیل استقبال لازم از این ظرفیت جدید صورت نگرفت.
- اخیرا بحث این کشتی‌ها در دستور کار کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران، سازمان بنادر و معاونت حمل و نقل وزارت راه قرار گرفته و تلاش برای این است که تعداد آن‌ها افزایش پیدا کند و زمان بندی مشخصی نیز برای آن اعمال گردد.
- انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی نیز در صورت حمایت دولت، حاضر به خریداری یک رو- رو و راه‌اندازی آن در این مسیر است.

✓ جهانخواه، ناظر گمرکات خراسان رضوی

- تبادل کالا با ترکمنستان حد وسط ندارد و در اصطلاح در حالت صفر و یک می‌باشد. این کشور یک بازار برای ما و موقعیتی برای عبور کالاهای ما به آسیای میانه به شمار می‌آید. لازم است شرایط گذشته و فعلی ترکمنستان را بسنجیم، تا پیش از این ارتباط با این کشور در بخشی بدون مشکل و ممنوعیت و محدودیت انجام می‌شد.
- در شرایط کرونا هم وقتی بیماری شروع و مرزها بسته شد، مشکلاتی برای گمرک ایجاد گردید. کالاهایی در گمرک مانده بود و باید برگشت داده می‌شد که از اسفندماه تا شب عید در مرزهای استان در این زمینه مشکلات زیادی داشتیم.

در شب عید نوروز، کالاها و کامیون‌ها تعیین تکلیف شدند؛ شماری که مربوط به ترانزیت بود را به ترکیه برگشت دادیم و بخشی از کالاها نیز ناگزیر به داخل کشور عودت داده شد و برای مدتی تبادل از این مرز انجام نمی شد، از ۱۳ فروردین ماه ترانزیت ریلی به طور محدود آغاز گردید و سپس با پیگیری های بسیاری که صورت گرفت، در کمتر از ۱۰ روز تمام انتظارات طرف مقابل در مرز جاده و ریلی را برطرف کردیم اما آن ها باز هم محدودیت ها را خصوصاً برای کالاهای مواد غذایی ما اعمال و تشدید نمودند. ایجاد مقررات و ممنوعیت در بحث ورود کالا موجب افزایش هزینه های حمل و نقلی و هزینه تمام شده کالا شد و در نهایت قیمت تمام شده کالا را در بازار هدف افزایش داد.

در این شرایط، مسیرهای جایگزینی در نظر گرفته شده و راه آهن خواف هم می تواند در صورت تکمیل شدن، به عنوان مسیری جایگزین اثرگذار باشد.

✓ فرامرزی، مشاور ناظر گمرکات استان

میزان صادرات کالا از گمرکات خراسان رضوی در ۹ ماهه امسال معادل ۱۹۶۸ هزار تن به ارزش ۱۰۰۲ میلیون دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل در هر دو حوزه ۲۵ درصد کاهش داشته است.

ارزش صادرات کالاها در مدت مشابه سال گذشته به ترتیب دو هزار و ۶۱۷ هزار تن و ۳۳۲ میلیون دلار برآورد می شود. از کل ارزش صادرات غیرنفتی در ۹ ماهه امسال ۲۲۴ هزار دلار از محل تجارت چمدانی و دو هزار و ۸۳۳ هزار دلار از محل بازارچه مرزی دوغارون بوده است. میزان واردات استان در این مدت ۱۲۸ هزار تن به ارزش ۲۶۵ میلیون دلار بوده و در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از نظر وزنی ۴۰ درصد و از نظر ارزشی دو درصد کاهش داشته است، ضمناً واردات سال گذشته ۲۱۴ هزار تن به ارزش ۲۷۰ میلیون دلار برآورد می شود.

مقایسه صادرات و واردات کشورمان نشان می دهد تراز بازرگانی خارجی گمرکات خراسان رضوی در این مدت مثبت و معادل ۷۳۷ میلیون دلار است.

عمده کشورهای صادراتی ما به ترتیب، افغانستان، ازبکستان، عراق و ترکمنستان بوده اند. در ترکمنستان ۴۷ درصد اقلام از نظر وزنی کاهش صادرات داشته اند و اُفت ارزش صادرات به این کشور نیز ۶۸ درصد بوده است.

ایجاد محدودیت تردد اتباع کشور ترکمنستان از مرز سرخس از سوی این کشور، اخذ عوارض اضافی از رانندگان کامیون های ایرانی (از جمله عوارض ۵.۱ دلاری در هر کیلومتر پیمایش)، عدم پذیرش محموله های صادراتی ایران به مقصد تاجیکستان از سوی ترکمنستان (به علت مشکلات دو کشور)، سخت گیری های بی مورد و بهانه جویی های واهی برای کامیون ها و برگشت آن ها به کشورمان، اتخاذ تصمیمات ناگهانی و اعمال ممنوعیت و محدودیت بدون اطلاع قبلی و اسکورت کامیون های ایرانی و اخذ هزینه های اضافی به این منظور و همچنین مشکلات مربوط به جرایم، به عنوان بخشی از چالش های ارتباط با ترکمنستان در مرز سرخس می باشد.

یکی از مشکلات تجارت با این کشور این است که حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد از مبلغ فروش کالاهای صادراتی ایران صرف پرداخت مالیات و هزینه ها در این کشور می شود.

اخذ موافقت طرف مقابل (ترکمنستان) برای ورود کامیون های خالی که از سایر مرزهای کشور وارد کشور ترکمنستان شده اند و قصد ورود از مرز باجگیران (کوتاهترین مسیر) به داخل کشور را دارند، می تواند به رفع بخشی از چالش ها کمک کند. توامان زمینه ای فراهم آید تا محدودیت تعداد و تناژ ایجاد شده توسط کشور ترکمنستان برای کامیون های خروجی از مرز باجگیران مرتفع شود.



صورتحلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت و تجارت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان زمانیان- روشک دبیر جلسه: آقایان خراط - عزیزی، ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۱:۰۰

- دو پیشنهاد دیگر ما نیز حمل غیریکسره کالاهای صادراتی و ترانزیتی به مقصد کشور ترکمنستان (به طوری که کالاهای مذکور توسط ناوگان داخلی تا مرز باجگیران حمل شده و پس از بارگیری در ناوگان ترکمن به کشور ترکمنستان ارسال شود) و پذیرش کامیونهای صادراتی و ترانزیتی که مقصد تخلیه کالای آن ها شهری به جز عشق آباد باشد، است.
- ✓ **پوراآبادی، رئیس اتاق بازرگانی بجنورد**
- خراسان شمالی با وجود مرز خشکی بیش از ۳۰۰ کیلومتری با ترکمنستان، همچنان منطقه ویژه در این محدوده ندارد تا از مزیت هایش آن، دو طرف بهره بگیرند. چند معبر تجاری بین خراسان رضوی و ترکمنستان ایجاد شده اما خراسان شمالی این معابر را نداشته و باید برای این منظور اقدام لازم انجام شود، زیرا اقوامی که در استان ما زندگی می کنند، ارتباط خوبی با ترکمنستانی ها دارند.
- تجار ما در حوزه حمل و نقل، مسائل گمرکی و مراودات مالی مشکلاتی دارند و اگر اتاق مشترک بتواند روابط دوستانه را میان دو کشور تقویت کند، اتفاقات خوبی نیز برای عرصه تجارت رقم خواهد خورد. همچنین، حل و فصل برخی کدورت های بین دو کشور با عزم مقامات ایران باید در دستور کار قرار بگیرد. تقاضای دیگر ما این است که ایجاد بازارچه مرزی «پرسه سو» از طریق اتاق مشترک پیگیری شود.
- ✓ **قره باش، عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی گرگان**
- دشواری های موجود برای راه اندازی بازارچه های مشترک یکی از مشکلاتی است که باید مورد توجه متولیان امر قرار بگیرد.
- استفاده از کشتی های رو- رو هم به نظر ما اقدام خوبی است و باید در جهت حل مشکلات آن، پیگیری و چاره جویی داشته باشیم. امیدواریم این ظرفیت در مسیر بندر امیرآباد به بندر ترکمن باشی نیز تعریف شود.
- ✓ **امیر فخریان، رئیس اداره بازرگانی خارجی سازمان صمت خراسان رضوی**
- آمار صادرات به ترکمنستان نشان می دهد که صدور کالا به این کشور از سال ۱۳۹۳ روندی نزولی داشته و در ۱۳۹۸ این تنزل تشدید شده است. صادرات ۹ ماهه امسال به ترکمنستان، ۴۳ میلیون دلار با وزن ۲۱۲ هزار تن بوده است که از نظر وزنی ۴۷ درصد و از نظر ارزشی ۶۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش داشته است.
- صادرات استان در سال ۹۸ به کشور ترکمنستان ۱۵۴ میلیون دلار به وزن ۵۷۶ هزار تن بوده است که از نظر ارزشی ۳۰ درصد کاهش و از نظر وزنی ۵۸ درصد رشد را نسبت به سال گذشته نشان می دهد.
- سهم صادرات خراسان رضوی در سال ۹۷ از مجموع صادرات کشور به ترکمنستان، از لحاظ ارزشی بیش از ۵۷ درصد بوده است. قند و شکر، سیب زمینی، قطعات اسکلت های فلزی، انواع کفپوش ها، انواع رنگ و رزین، شکلات و مواد غذایی و لوله و پروفیل مهم ترین کالاهای صادراتی ما به این کشور بوده اند.
- در سال ۱۳۹۸، بیش از ۶ میلیون دلار واردات به وزن ۵۰۴ هزار تن از ترکمنستان داشتیم که از نظر وزنی ۷۶ درصد و ارزشی ۱۸۸ درصد رشد داشته و در واقع در مسیری گام برداشتیم که بهانه جویی ترکمنستانی ها را برطرف کنیم و این یعنی ما تمایل به افزایش مراودات داریم.
- در سال ۲۰۱۹، ترکیه، روسیه، چین، امارات، آلمان، قزاقستان، فرانسه و هلند تامین کننده نیازهای وارداتی این کشور بوده اند و چین، افغانستان، ازبکستان، آذربایجان، ترکیه، رومانی، روسیه، گرجستان، ایتالیا و اکراین مقاصد صادراتی این کشور به شمار می آیند
- برای برنامه ریزی در راستای بهبود مراودات با ترکمنستان باید برنامه ۷ ساله توسعه این کشور را بدانیم، از اهداف این برنامه می توان به توسعه بخش انرژی، بهبود حمل و نقل و ترانزیت، ایجاد رقابت در حوزه ملی، پیاده سازی اقتصاد دیجیتالی، رشد صادرات و کاهش واردات و خصوصی سازی اشاره کرد.

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

رئیس جلسه: آقایان زمانیان - روشک دبیر جلسه: آقایان خراط - عزیز، ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۱:۰۰

- ترکمنستانیها در بخش سوخت و انرژی هدف گذاری ۶۳ میلیارد دلاری برای سرمایه گذاری را در نظر دارند. در بحث توسعه زیرساختی نیز به دنبال تغییر مسیر ترانزیتی به جای شمال- جنوب به شرق- غرب و از طریق دریای خزر هستند و شیوع کرونا را هم برای دستیابی به این هدف بهانه کردند و فشارهایی که امروز وارد می کنند نیز در همین راستا است.
- دولتمردان این کشور، احداث فرودگاه های بین المللی و دریایی، بهره برداری از بندر جدید ترکمن باشی، احداث بزرگراه عشق آباد- ترکمن آباد و توسعه بخش کشاورزی را هم در دستور کار دارند. تمرکز بر اقتصاد دیجیتالی از دیگر اهداف و برنامه های توسعه محور این کشور است و جایگزینی برنامه صادرات به جای واردات را نیز در پیش گرفته اند. با همه این ها، آنچه برای سرمایه گذاری ما در این کشور موجب نگرانی است، اقتصاد دولتی ترکمنستان و عدم امنیت سرمایه گذاران در کشور مذکور می باشد.
- مهم ترین اقدام ما می تواند ورود قوی تر دستگاه دیپلماسی برای ارتباط با این کشور با هدف کاهش مشکلات باشد. اگر دیپلماسی بهبود نیابد، اقدامات دیگر، فایده ای ندارند. لازم است مسیر جایگزین را از طریق افغانستان و امیرآباد به اکتائو در نظر بگیریم و حتی کمک هزینه حمل را نیز برای این منظور اعمال نماییم. باید برنامه ریزی و هدف گذاری لازم برای ارتقای روابط با این کشور را در پیش بگیریم. ورود دولت به این موضوع بسیار مهم است. اقتصاد ترکمنستان دولتی بوده و دولت ما باید بیشتر در این قضیه درگیر شود. کاهش هزینه های حمل و نقل ریلی توسط راه آهن و ایجاد مرکز ویژه در اتاق بازرگانی برای رصد تحولات اقتصادی و سیاسی ترکمنستان نیز باید در دستور کار قرار گیرد.

✓ غلامی، مسئول دفتر نماینده قوچان

- بسیاری از بازرگانان از بلوکه شدن پول های خود در ترکمنستان گلایه دارند و نمی توانند مبالغ خود را دریافت کنند. توقع داریم گمرک جمهوری اسلامی و نهادهای متولی دیگر برای پیگیری در این زمینه همکاری لازم را داشته باشد

✓ حقیقی، مسئول هماهنگی بازارچه های مرزی خراسان رضوی

- اگر مستندات لازم ارائه شود، سفارت ایران در ترکمنستان آماده است تا برای آزادسازی پول های بلوکه شده تجار در این کشور ورود کند.
- در خصوص مبادله و ترانزیت ریلی به ترکمنستان نیز باید به این نکته توجه داشت که توقف واگن های امدادی، فعالان اقتصادی را آزار می دهد و این موضوع باید مدنظر دستگاه متولی قرار بگیرد. اگر مشکلات موجود متوجه دستگاه های دولتی است ما آمادگی این را داریم تا در جلسه ای با حضور استاندار مشکل را پیگیری نماییم.

✓ جهانخواه، ناظر گمرکات خراسان رضوی

- در حال حاضر مسئول مذاکرات بین دو کشور ایران و ترکمنستان، وزارت راه و شهرسازی است و اقدامات مربوطه از سوی این وزارتخانه انجام می شود.
- در موارد مربوط به گمرک، مسئولان گمرک نیز در نشست ها حضور می یابند یا نکات را ارائه می دهند. در سال جاری در موارد مرتبط با بازگشایی مرزها سه جلسه با سرکنسول ترکمنستان داشتیم و بسیاری از موارد مطرح شد اما طرف ترکمنستانی فعلا برنامه ای برای بازگشایی مرز به طور کامل ندارد. در طرف مقابل، تصمیم گیرنده در تمام جلسات، وزارت امور خارجه است و مطالب باید از این مسیر به سایر سازمان های این کشور ابلاغ شود تا کار را پیش ببریم.

✓ محمود امتی، عضو هیات نمایندگان و مسئول نظارت راهبردی کمیسیون های اتاق مشهد

- اگر قرار است تصمیمی برای ترکمنستان گرفته شود، لازم است تا وضعیت ۳۰ سال گذشته مرور شود؛ این کشور به لحاظ ساختار سیاسی «خاص» است و دستگاه دیپلماسی ما برای بهبود روابط، باید فعال عمل کند.



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

تعداد صفحات: ۷

تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقایان زمانیان - روشک دبیر جلسه: آقایان خراط - عزیزی، ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۱:۰۰

ما با ۵۲ کشور ارتباط حمل و نقلی داریم و هر کدام شرایط خاص خود را دارند. بخش خصوصی ایران می تواند برای این ارتباط با آن ها مذاکره کند اما در ترکمنستان بخش خصوصی هیچ نقشی ندارد و تنها مولفه موثر در رابطه دو کشور، فعال شدن تعاملات دیپلماتیک است؛ کما اینکه در سال های گذشته هر کجا رئیس جمهور ورود کرده و سفیر فعالی داشته ایم، اتفاقات خوبی رقم خورده است اما هر کجا دیپلماسی ما فعال بوده، بخشی از مشکلات حل شده است؛ به طور مثال، در بحث زندانی شدن ۲۰۰ راننده فقط با ورود رئیس جمهور به موضوع، مشکل حل گردید.

لازم است تا مسیر جایگزین مشخصی برای ترکمنستان معرفی کنیم. اگر می خواهیم هدف گذاری در آسیای میانه را به نتیجه برسانیم، چاره ای جز سرمایه گذاری نداریم و یکی از راه ها، سرمایه گذاری در مسیر هرات تا مزار شریف است البته چالش موجود در این مسیر، ناامنی آن بوده و باید امنیت لازم در این مسیر فراهم گردد.

✓ شیردل، نایب رئیس اتاق مشترک ایران و تاجیکستان

در خصوص مشکلات ناشی از بخشنامه های مرکزی در موضوع واگن های وارداتی برای انجام ترانزیت ریلی باید گفت، هم اکنون ترانزیت پنبه به خاطر تعرفه گذاری از بین رفته و برای صادرکنندگان مشکلاتی جدی به دنبال داشته است. با افزایش قیمت تمام شده کالاهای صادراتی به دلیل گران شدن بهای واگن، بازارهای هدف را از دست می دهیم. هم اکنون تخفیف های ویژه ای برای واگن های فله بر داده شده اما واگن های مسقف، گران تر است.

تقاضای ما این است که در صدور بخشنامه هایی که از سوی راه آهن جمهوری اسلامی ابلاغ می شود، از بخش خصوصی نظرخواهی شود. در حال حاضر واگن رایگانی که صادرکنندگان باید از راه آهن بگیرند، بین ۹۰۰ تا ۱۲۰۰ دلار هزینه دارد. اگر از بخش خصوصی در رابطه با این موضوع نظرخواهی شود می توانیم راه های کاهش این مبلغ را اعلام کنیم و در نهایت مبلغ کرایه واگن ها هم با نظر بخش خصوصی تعیین گردد. می توان واگن را با ۲۵۰ دلار دریافت کرد و نیازی به پرداخت ۱۲۰۰ دلار نباشد.

✓ نصیری ورگ، مدیرکل راه آهن خراسان

در سال جاری نزدیک به یک میلیارد تومان برای تونل ضدعفونی واگن های مرز ترکمنستان هزینه کرده ایم و این ضدعفونی را به طور رایگان برای واگن ها انجام می دهیم در حالی که طرف ترکمن مبالغی را به این منظور دریافت می کند. همچنین امسال، ۸۳۱ هزار تن حمل و نقل ریلی داشته ایم که ۴۷۵ هزار تن از این مقدار به ترکمنستان صورت گرفته و ۲۵۶ هزار تن نیز مربوط به صادرات به همین کشور بوده و بیشترین کالای صادراتی نیز سیمان اعلام شده است.

در بحث صادرات تا سال ۹۸، تامین واگن توسط راه آهن انجام می شد اما با توجه به تقاضای صادرکنندگان و نیز خصوصی کردن واگن ها در ترکمنستان، قسمتی از کار در این حوزه به بخش خصوصی واگذار شد و واگن ها امروز در مالکیت شرکت های خصوصی می باشد. هم اکنون دو نوع واگن امکان ورود از ترکمنستان به ایران را دارد که یک نوع آن دولتی است و از زمان ورود به ایران باید روزانه ۳۱ فرانک بابت آن به کشور مقابل بپردازیم.

بحث این است که تعداد واگن های دولتی بسیار کم است و بیشتر واگن ها خصوصی هستند؛ از ۷۵۰۰ واگن صادراتی در مرز سرخس، فقط ۵۰۰ دستگاه، دولتی می باشد. فعلا به دلیل مشکلات موجود، زمان بارگیری و ماندگاری واگن ها زیاد است و این باعث افزایش هزینه ها می شود.

راه آهن حاضر به همکاری درباره هر راهکاری است که در راستای بهبود مرزها دو کشور باشد. با وجود اینکه ۹۰ درصد گوگرد ترانزیتی ترکمنستان با واگن های ایرانی حمل می شود، اما همان طور که در ارتباط جاده ای دچار محدودیت هستیم، در ارتباط ریلی هم مشکل داریم.



تعداد صفحات: ۷
تاریخ برگزاری: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴
شماره جلسه:
صورتجلسه کمیسیون های مشترک حمل و نقل و ترانزیت و
تجارت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

رئیس جلسه: آقایان زمانیان- روشک دبیر جلسه: آقایان خراط - عزیزی، ساعت شروع ۰۸:۳۰ ساعت خاتمه: ۱۱:۰۰

✓ قندچی، نایب رئیس اتحادیه کارگزاران گمرکی استان

- در موضوع حمل و نقل و صادرات به ترکمنستان گاهی تضاد منافع پیش می آید و لازم است کارگروهی مشترک ایجاد شود تا از بروز این تضادها جلوگیری نماید.
- بخش خصوصی به طور جدی باید پای کار باشد و اراده دولتی هم در میان باشد تا گرهی گشوده شود.
- ✓ بهشتی منفرد، رئیس نمایندگی وزارت امور خارجه در شرق کشور
 - ۵۰ درصد وقت و امکانات ما صرف کار در حوزه روابط با ترکمنستان و مشکلات ناشی از آن می شود.
 - آمادگی داریم تا دیدگاه های کارآمدی که به توسعه هر چه بیشتر روابط با این کشور همسایه منجر می شوند را بشنویم و به کار بگیریم و از پیشنهادات و نظارت بخش خصوصی در این زمینه استقبال می کنیم
- ✓ حدادیان، عضو هیات علمی دانشگاه فردوسی مشهد
 - توسعه بازاریابی الکترونیکی، دیجیتال و شبکه های اجتماعی یکی از استراتژی های است که باید در دستور کار قرار بگیرد. همین امروز بسیاری از جوانان بدون سرمایه از اینستاگرام درآمد میلیاردی دارند. توجه به مشتریان در حوزه سلامت و بهداشت و تغییرات در مشاغل و توسعه دور کاری در این دوره، رویکردهایی هستند که رشد داشته اند.
 - در خصوص توسعه ارتباط با مشتریان، ایجاد ارتباط عاطفی با برندها، فرصت اثبات گرایش شرکت ها به مشتریان و سلامت آن ها باید گفت، هم اکنون توسعه خرید و پرداخت آنلاین به بالاترین سطح خود رسیده و به طور میانگین ۴۵ درصد افزایش یافته است.
 - رشد استفاده از شبکه های اجتماعی در تجارت و بازاریابی از دیگر تغییرات مهم بازاریابی در دوران کرونا و پساکروناست. حدود ۸۴ درصد از بازاریابان از رسانه های اجتماعی برای توسعه برند خود استفاده کرده اند و ۵۴ درصد برای حفظ مشتری به طور مستمر از این شبکه ها بهره جسته اند.
 - بررسی ها نشان می دهد که ۹ درصد مشاغل بازاریابی در این مدت از بین رفته اند اما بازاریابان دیجیتالی ارتقا یافته و شرکت های تک نفره OPC نیز در این مدت افزایش یافته اند.

حاضرین جلسه:

آقایان: محمدنژاد، زمانیان، امتی، حقیقی، بهشتی فرد، جهانخواه، فرامرزی، امیرفخریان، نصیری، فیض محمدی، خیاط، عزیزی، بصیرنژاد، غلامی، محبی، پور قاسمی، حدادیان، قندچی، کیانی، عطائی، شیخ، سپهرفر، آریافر، بهرام زاده، نبی زاده، نیشابوری، شیردل، سلطانی، هدایتی، بهمن پور، خردمند
خانمها: میرزایی، دهستانی، حسینی، جهان شهری، آستانی (خبرنگار)