

جنگ، محاصره دریایی و اقتصاد، سه ضلع محوری این روزهای تاریخ اقتصادی - سیاسی ایران به حساب می آیند. در روزهایی که ایران با هر اقدام و کنش خود، می تواند نظم جدیدی خلق کند، طرح ابتکاراتی که بتواند هم تاکتیک و هم تکنیک دشمن را مورد هدف قرار دهد، ضروری و واجب است. یکی از ابتکارات، تمرکز بر بهره گیری از ظرفیت قطارهای بلوکی است. اما این کلیدواژه چه معنایی دارد و چرا باید به آن پرداخت و در دستور کار قرار داد؟

■ ■ ■

قطار بلوکی به قطاری گفته می شود که از لحظه حرکت از مبدأ تا رسیدن به مقصد، ترکیب واگن های آن تغییری نمی کند، یعنی در طول مسیر هیچ واگنی به آن اضافه یا از آن جدا نمی شود. به همین دلیل، این قطار با حداقل توقف و بدون نیاز به عملیات مکرر مانور یا دسته بندی واگن ها در ایستگاه های بین راهی حرکت می کند. معمولاً قطارهای بلوکی برای جابه جایی یک محموله بزرگ یا چند محموله هم نوع که مقصد مشخصی دارند، مورد استفاده قرار می گیرند. امکانی که می تواند در یک مسیر کریدوری بلند - با وجود ایستگاه های مختلف - مورد استفاده ویژه قرار گیرد و امنیت اقتصادی کشور را در شرایط جنگی مهیا کند. ■ **چرا کالاهای حساس به حمل مستقیم نیاز دارند؟** در شرایط جنگی و در موضعی که ایران در حالت محاصره دریایی قرار دارد، بایستی ریسک مسیر دریایی را در مسیرهای زمینی توزیع کرد. هر چند اهمیت مسیر دریایی قابل کتمان نیست، اما در این موضع، باید به این موضوع با نگاهی حل مسئله ورود کرد. به همین خاطر، قطارهای بلوکی در اینجا اهمیت پیدا می کنند. کالاهای حساس به دلیل ارزش بالا، شرایط نگهداری خاص، محدودیت زمانی یا نقش حیاتی در فرایند تولید و خدمات معمولاً نمی توانند مسیرهای طولانی، توقف های متعدد یا تغییرات زیاد در حمل و نقل را تحمل کنند.

تاخیر در تحویل هریک از کالاهای حساس که به آن اشاره کردیم جدیو کمبود کالا و افزایش تقاضا می شود و توقف در مرز هم باعث قطع جریان تأمین می شود که تبعاتی مانند کاهش کیفیت محصول، منقضی شدن

محصول، طولانی شدن فرایند ترخیص و... را در پیش دارد. مثلاً برای واردات دارو اگر تأخیری رخ دهد، در تأمین کردن نیاز داروخانه ها و بیمارستان ها با چالش روبه رو می شویم یا توقف آن در مرز باعث افت کیفیت محصول یا منقضی شدن می شود.

■ **امکان های فعلی در الگوگیری و بهره گیری از قطارهای بلوکی**

تجربه چین با توسعه تجارت با قطار سرع السبیر: چین از سال ۲۰۱۱، قطارهای بلوکی را به یکی از ارکان ابتکار کمربند و جاده تبدیل کرد. این قطارها با اتصال ده ها شهر چین به کشورهای اروپایی، زمان حمل کالا را در مقایسه با حمل دریایی به میزان قابل توجهی کاهش داده اند و گزینه ای مناسب برای انتقال کالاهای حساس، قطعات صنعتی، تجهیزات الکترونیکی و محصولات ارزش افزوده بالا فراهم کرده اند. پس از برگزاری جلسات مکرر بین کارگروه های راه آهن چین، قزاقستان و ایران و پیوستن راه آهن ترکمنستان به این کارگروه، طبق توافق که در اردیبهشت ۱۴۰۳ به امضا رسید، قرار شد راه آهن ازبکستان نیز به اجلاس های بعدی ملحق شود. به این ترتیب، قطارهای باری چین به ایران از مسیر جدیدی، با عبور از چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ورود از مرز سرخس حرکت خواهند کرد. علاوه بر این، برنامه ریزی شده است که در آینده قطارها از ایران به ترکیه و اروپا نیز حرکت کنند، به این ترتیب مسیر جاده ابریشم با ریل احیا خواهد شد.

روسیه و بهره گیری از کریدور ترانس سیبری: روسیه با تکیه بر راه آهن ترانس سیبری، یکی از مهم ترین مسیرهای ریلی بین آسیا و اروپا را اختیار دارد. این کریدور با اتصال بندار شرق روسیه به اروپا، امکان عبور قطارهای بلوکی را با حداقل توقف فراهم کرده و به یکی از مسیرهای اصلی حمل کانتینر، کالاهای صنعتی و محموله های حساس تبدیل شده است. البته این کریدور به عنوان مهم ترین مسیر متصل کننده آسیا و اروپا غیرعملیاتی شده است.

ترکیه و مسئله تقویت کریدور میانی: ترکیه نیز با سرمایه گذاری در کریدور میانی تلاش کرده است مسیر

۱ یادداشت حمیدرضا سلانی*

بندر خزر سپر تاب آوری لجستیکی



استفاده از این مسیر می تواند زمان حمل محموله را از میانگین ۴۵روز در مسیرهای سنتی به زیر ۲۰روز کاهش دهد. این کاهش زمان نه تنها هزینه خواب سرمایه را برای واردکننده پایین می آورد، بلکه فشار بر شبکه فرسوده حمل و نقل جاده ای جنوب به شمال را نیز تعدیل می کند. در واقع، برای تأمین نیاز استان های نیمه شمالی، مسیر خزر نه تنها یک گزینه استراتژیک، بلکه یک انتخاب اقتصادی با صرفه زمانی و ریلی است.

■ **مهم ترین چالش های لجستیکی و فنی بندار شمالی** با وجود پتانسیل های بالا، مسیر خزر با چالش های فنی و ساختاری جدی روبه روست. نخستین محدودیت، عمق کم آبخورد در دریای خزر است که اجازه پهلوگیری به کشتی های بسیار بزرگ را نمی دهد و حمل و نقل را به شنایرانهایی با ظرفیت محدود تا زیر ۷هزار تن منصر می کند. همچنین کمبود ناوگان تخصصی فله بر و تفاوت در عرض ریل با کشورهای حاشیه خزر، عملیات ترانس شپمنت را دشوار و هزینه بر کرده است. از سوی دیگر، کمبود ظرفیت های انبارش تخصصی و پایانه های مدرن در نقاط مرزی مانند اینچه برون، مانع از شکل گیری یک جریان پایدار و پر حجم کالا شده است. بدون رفع این موانع زیرساختی، بندار شمالی نمی تواند فراتر از یک نقش حداقلی ظاهر شوند و مزیت رقابتی خود را در برابر مسیرهای جنوبی حفظ کند.

■ **چه سیاست هایی می تواند خزر را به مسیر پشتیبان واقعی تبدیل کند؟**

برای تبدیل دریای خزر به یک ستون پایدار در لجستیک ملی، نیاز به یک فرماندهی واحد و تصمیمات ساختاری است. اولویت نخست، انعقاد قراردادهای برنامه ای بلندمدت با تأمین کنندگان بزرگ منطقه مانند روسیه برای تضمین حجم بار ورودی است. دوم، ایجاد مشوق های تعرفه ای و تضمین بار برگشتی برای ناوگان ریلی و جاده ای تا هزینه های حمل و نقل برای بخش خصوصی توجیه پذیر شود. سوم، توسعه سریع پایانه های تخصصی غلات و مدرن سازی تجهیزات تخلیه و بارگیری در بندار امیرآباد

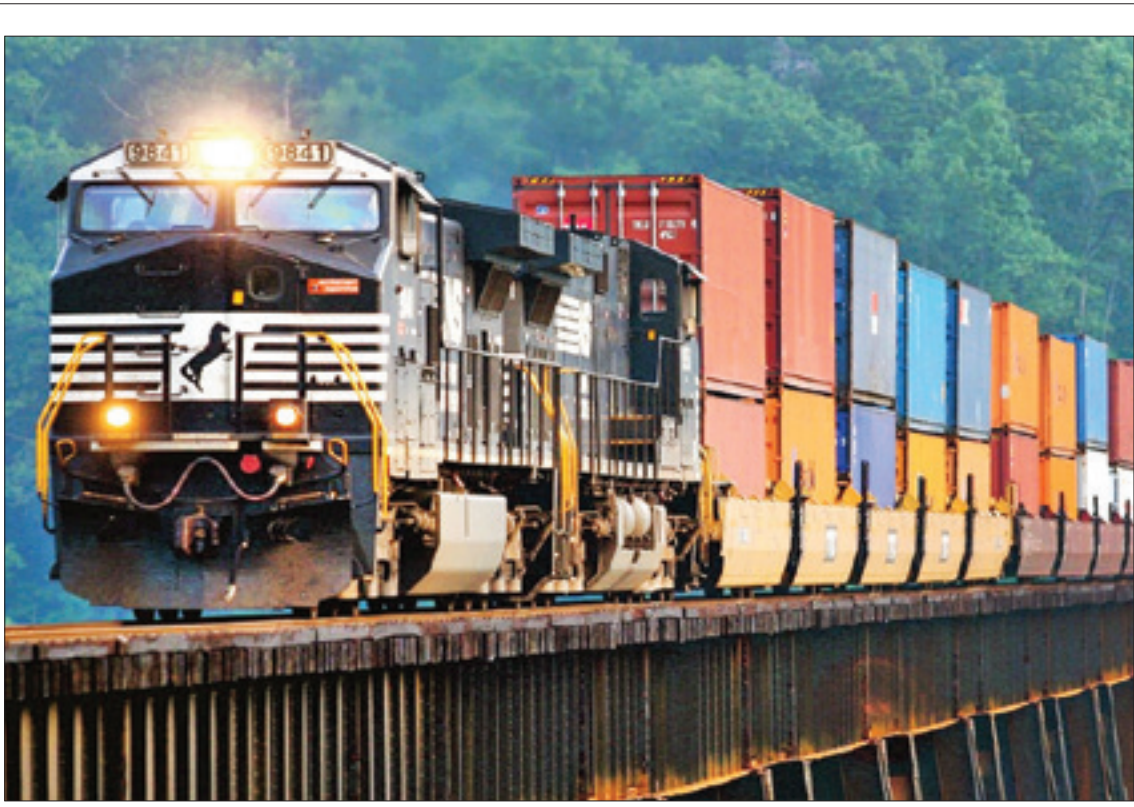
و انزلی است. در نهایت، باید با درک دقیق قوانین تجاری منطقه مانند استانداردهای GOST و مدیریت هوشمند ریسک دموراز، فضای امنی برای بارزگان ایجاد کرد تا خزر از یک مسیر حاشیه ای به یک شریان حیاتی در نقشه جدید تجارت بین المللی ایران تبدیل شود.

✳ **پژوهشگر اقتصادی**

اقتصاد

سرویس اقتصادی ۰۶۰۸۵۲۳۰

خنثی سازی محاصره و تداوم تجارت با حرکت قطارهای بلوکی



■ **محاصره دریایی و تیری با دو نشان!**

امروزه اگر بخواهیم اقتصاد یک کشور واقعاً پیش برود، فقط تولید کردن کافی نیست، باید توانست همان کالا را سریع و مطمئن به دست خریدار رساند. محاصره دریایی دقیقاً ما را در نقطه ای قرار داده است که بایستی به ستنی حرکت کنیم که حیات و ممات تولید و صادرات را از مسیرهای متنوع و با ریسک مناسبی دنبال کنیم. و اما همین جاست که نقش حمل و نقل پررنگ می شود.

کشورهایی که سر راه کریدورهای بین المللی قرار دارند، اغلب از این موقعیت سود بیشتری می برند. ایران هم به خاطر مزیت جغرافیایی اش یکی از همین کشورهاست، دارای مسیری کوتاه و امن که سال هاست مورد توجه صاحبان کالا بوده است. از یک طرف فرصت های صادراتی مطرح است و از طرف دیگر رشد اقتصادی شرق و جنوب آسیا و تمایل شان برای رسیدن به بازارهای غربی. این دو عامل باعث شده پتانسیل ترانزیتی ایران بیش از پیش

اهمیت پیدا کند. گرچه این ظرفیت وقتی به نتیجه می رسد که با کشورهای همسایه هماهنگ و هم مسیر باشیم، بدون همکاری منطقه ای، این فرصت غیرعملیاتی می ماند.

■ **وضعیت و جایگاه ترانزیت به چه صورت است؟** با طرح بحث حول قطارهای بلوکی و امکان های فعلی، ممکن است سؤالی حول وضعیت فعلی طرح شود. داده ها نشان می دهد که جایگاه ایران در ترانزیت ریلی منطقه طی سال های اخیر روندی رو به رشد داشته است. بر اساس آمارهای رسمی، حجم حمل و نقل ریلی بین المللی کشور در سال ۱۴۰۴ برای نخستین بار از مرز ۵میلیون تن عبور کرد که بالاترین میزان ثبت شده در تاریخ راه آهن ایران محسوب می شود. هم زمان، کریدور شرق غرب که چین را به اروپا متصل می کند، پس از چند سال وقفه، بار دیگر از مسیر ایران فعال شده و به چرخه حمل و نقل بین المللی بازگشته است.

طبق بررسی ها تا پایان بهمن ماه ۱۴۰۴، ده ها قطار کانتینری از چین وارد ایران شدند و نخستین قطار آزمایشی نیز با عبور از خاک ایران، مسیر چین به لهستان را با موفقیت طی کرد. این رویداد نشان می دهد، مسیر ریلی ایران بار دیگر در حال تبدیل شدن به یکی از گزینه های قابل اتکا برای جابه جایی بار میان آسیا و اروپاست. برنامه های توسعه ای راه آهن نیز حاکمی از تلاش برای افزایش ظرفیت ترانزیتی کشور است. افزایش ظرفیت مسیر ریلی ایران - ترکیه به بیش از یک میلیون تن در سال و آغاز اجرای پروژه خط ریلی مرند - چشمه شره از جمله اقداماتی است که می تواند نقش ایران را در کریدورهای بین المللی تقویت کند.

با این اوصاف، قطارهای بلوکی و ظرفیت ترانزیتی فعلی می تواند کمکی محوری در هدف قرار دادن دو نشان تداوم واردات و صادرات از مسیر زمینی و کریدورهای موجود بکند و از سویی تاکتیک و تکنیک محاصره دریایی را به نقطه کمر اث میل دهد. موضوعی که اگر در کوتاه مدت به جد دنبال شود، می تواند ثمرات بسیار زیادی برای اقتصاد ایران داشته باشد.

✳ **پژوهشگر اقتصادی**

گفت وگوی «جوان» با ابوالفضل خاکی، رئیس اتاق بازرگانی قم

مرزهای زمینی به کمک تجارت خارجی می آیند

کشورهای منطقه رخ می دهد که به لحاظ افزایش تجارت خارجی کشور اهمیت دارد.

وی ادامه داد: یکی دیگر از مزیت های متنوع سازی مبادی ورودی - خروجی کشور این است که زمینه برای پهرمندی همه مرزنشینان از مزیت های تبدیل شدن محل سکونت شان به بستر ورودی - خروجی کشور فراهم می شود. به این ترتیب، به جای اینکه فقط مرزنشینان یک منطقه خاص از مزیت های مرزنشینی بهره ببرند، مرزنشینان تمام کشور از این امر سود می برند.

رئیس اتاق بازرگانی قم خاطر نشان کرد: هوشمندسازی گمرکات به درستی در دستور کار وزارت اقتصاد قرار گرفته است. به این ترتیب، کارها با سرعت و سهولت بیشتری انجام می شود و زمینه برای رونق تجارت در کشور بیش از پیش به وجود می آید. گمرکات به عنوان دروازه واردات و صادرات کشور از اهمیت بالایی برخوردارند و عملکرد آنها تعیین کننده سهولت یا سختی تجارت خارجی کشور است.

خاکی گفت: مرزهای جنوبی کشور و تجارت دریایی یکی از به صرفه ترین گزینه ها برای مبادلات خارجی کشور است، اما در شرایطی که مورد حمله دشمن اسرائیلی و امریکایی قرار گرفته ایم، لازم است از تمامی ظرفیت ها بهره ببریم. در همین راستا، متنوع سازی مبادی ورودی - خروجی، تحول در مناطق آزاد و هوشمندسازی گمرکات مثبت ارزیابی می شود.

وی ادامه داد: متنوع سازی مبادی ورودی - خروجی کشور به لحاظ تقویت پادفند غیرعامل نیز اهمیت دارد. وقتی مورد حمله دشمن قرار گرفته ایم، هر چقدر مبادی واردات و صادرات کشور متنوع تر باشد، آسیب پذیری کمتری داریم. وابستگی به یک مرکز برای مبادلات تجاری به معنای افزایش ضربه پذیری کشور است که منافع ملی را خدشه دار می کند.



در همین راستا ابوالفضل خاکی، رئیس اتاق بازرگانی قم در گفت وگو با «جوان» با اشاره به این موضوع که طی جنگ تحمیلی اخیر به درستی از مرزها و مناطق آزاد کشور استفاده شد، تصریح کرد: در شرایط فعلی که کشور بر اثر جنگ تحت فشار قرار گرفته و مبادی ورودی - خروجی کشور در جنوب با مشکل مواجه شده است، استفاده از سایر مرزها برای صادرات و واردات مدنظر قرار دارد.

وی ادامه داد: ما به عنوان کشوری پهناور با کشورهای مختلف هم مرز هستیم و با ۱۵کشور مرزی و زمینی داریم. این امر به عنوان یک مزیت و فرصت خدادادی مطرح است. بعد از جنگ تحمیلی اخیر برخی کشورها که قبلاً با آنها روابط تجاری کمتری داشتیم، هدف روابط تجاری قرار گرفته اند. خاکی گفت: متنوع سازی مبادی ورودی - خروجی کشور به جهات مختلف برای کشور مزیت دارد. اولین مزتش این است که گسترش مبادلات با

رئیس اتاق بازرگانی قم معتقد است قبلاً میزان روابط تجاری کشورمان با پاکستان به ۲میلیارد دلار می رسید، اما حالا هدف ۱۰میلیارد دلاری برای روابط تجاری تعیین شده و در حال انجام است و افزایش روابط تجاری با کشورهای دیگر مانند ترکیه، ارمنستان و دیگران نیز در دستور کار قرار دارد. این به معنای بهره بردن از مرزهای مختلف و رونق تجارت خارجی کشور است.

■ ■ ■

دولت وظیفه مدیریت متمرکز و هوشمند مرزها را به وزارت اقتصاد سپرده است و گمرک ایران که تحت نظر این وزارتخانه فعالیت می کند، مسئولیت هماهنگی امور را در راستای مدیریت مرزها برعهده دارد و دولت در راستای انجام وظایف محوله، از مدت ها قبل به طراحی و بازآفرینی متنوع سازی مبادی ورودی - خروجی و مدیریت تجارت خارجی کشور در شرایط جنگی و تحریمی پرداخته است. در زمان جنگ تحمیلی سوم، استفاده حداکثری از ظرفیت مناطق آزاد و مرزها مدنظر قرار گرفت، به نحوی که واردات کالاهای اساسی و ضروریات کشور کار قرار گرفت و جلوی کمبود کالاها در کشور گرفته شد. کارشناسان بر این اعتقادند که باید همین مسیر برای کالاها پیاده سازی شود. به این ترتیب، گمرک ایران به عنوان مسئول هماهنگی بین دستگاه های اجرایی و نظارتی در مبادی مرزی کشور مطرح است. تجربه کشور در شرایط جنگی نشان داده مناطق آزاد و مرزهای کشور دارای ظرفیت های بسیار بالایی هستند که تاکنون مورد استفاده قرار نگرفته است. به زعم کارشناسان، متنوع سازی مبادی ورودی - خروجی کشور اثرگذاری بالایی در رونق بخشیدن به تولید دارد و زمینه را برای افزایش تجارت با کشورهای منطقه مهیا می کند. امری که در نهایت به نفع اقتصاد ملی است و منافع کشور را تأمین می کند.

۲ گفت وگو*

گفت وگوی «جوان» با بهروز پورسلیمان، نایب رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و جمهوری آذربایجان

سیاست تعویق و تقسیط مالیات تناسبی با شرایط جنگی کشور ندارد

کرد: کم نکردن مالیات دریافتی از بخش تولید به اندازه ای که با شرایط جنگی فعلی تناسب داشته باشد؛ باعث می شود، حیات بنگاه های اقتصادی به خطر بیفتد. بسیاری از بخش های تولیدی قادر به ادامه حیات نیستند و اقتصاد ملی با مشکل روبه رو می شود.

پورسلیمان گفت: بنگاه های اقتصادی ای که بتوانند زیر زور و زحمت در شرایط فعلی با وجود فشار مالیاتی و بیمه ای بالا ادامه حیات بدهند، مجبورند کالاهای تولیدی را با قیمت بالایی عرضه کنند. این به معنای اعمال فشار به مصرف کننده نهایی و تورم بیشتر در کشور است. وی ادامه داد: دولت و تمامی دستگاه هایشان وظیفه دارند سیاست هایشان را در راستای کمک به اقتصاد ملی تنظیم کنند. در این صورت، مقابله با تورم شدنی نیست.

پورسلیمان گفت: به نظر می رسد دولت توجهی به شرایط جنگی ندارد و تصمیم هایشان را همانند دوران صلح پیش می برد. تقسیط و تعویق مالیات تناسبی با شرایط جنگی ندارد و دردی از بخش تولید درمان نمی کند.

وی ادامه داد: اگر سازمان امور مالیاتی واقعاً به دنبال کمک به اقتصاد ملی و تضمین ادامه حیات بخش های مولد اقتصادی است، باید از فشار مالیاتی بر این بخش کم کند. این امر مستلزم اعمال سیاست های جدی و واقعی حمایتی است، به نحوی که مبلغ مالیات کم شود و متناسب با شرایط جنگی از بخش های مولد مالیات مطالبه شود.

نایب رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و جمهوری آذربایجان خاطر نشان کرد: متأسفانه از شواهد این طور برمی آید که دولت هیچ توجهی به وضعیت وخیم واحدهای تولیدی ندارد و فقط به دنبال وصول درآمدهای مالیاتی دولت است. این سیاست درستی نیست و نتایج خوبی برای کشور ندارد.



چطور می تواند به پرداخت مالیات حتی به صورت اقساطی و در زمان معوق شده اقدام کند؟

پورسلیمان گفت: درست است که سازمان امور مالیاتی وظیفه وصول درآمدهای مالیاتی دولت را برعهده دارد، اما نباید این کار بدون ملاحظه انجام شود. حکمرانی نیازمند درک دقیق شرایط و به اجرا گذاشتن سیاست های صحیح است، به نحوی که زمینه برای حمایت جدی و واقعی از بخش تولید مهیا شود.

وی ادامه داد: اگر سازمان امور مالیاتی توجهی به شرایط جنگی کشور نداشته باشد و بدون ملاحظه وضعیت وخیم بنگاه های اقتصادی اقدام به اخذ مالیات کند، در نهایت نتیجه منفی اش متوجه کل اقتصاد خواهد شد. نایب رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و جمهوری آذربایجان خاطر نشان

کرد: وقتی بخش تولید در آمدی ندارد و تولیدش با مشکل مواجه شده است،