

19 فروردین 1396

شناسه : 7603

لینک :

<http://otaghiranonline.ir/news/7603>

پایگاه خبری

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران مطرح کرد

اتصال ریلی ایران به جمهوری آذربایجان در سال 96، در خدمت توسعه صادرات

رئیس کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق ایران مهم‌ترین اتفاق این حوزه در سال 95 را انعقاد قرارداد خرید هواپیما از بردهای معتبر جهانی دانست.

صنعت حمل و نقل به عنوان زیرساخت توسعه‌ای در هر کشور، همواره مورد توجه برنامه‌ریزان است چراکه میزان اشتغال در این حوزه بالا بوده از سویی نیز توسعه آن به ایجاد رقابت و در نتیجه کاهش هزینه‌ها می‌انجامد. با توجه به اینکه ایران از نظر ژئوپلیتیکی جایگاه استراتژیکی در منطقه دارد، توسعه هرچه بیشتر صنعت حمل و نقل چه در بخش سخت‌افزار و زیرساخت‌ها و چه در بخش نرم‌افزار و ناوگان، به توسعه ترانزیت منجر می‌شود.

به گفته بسیاری از کارشناسان حوزه حمل و نقل، ایران به دلیل فرار گرفتن در چهارراه اتصال جنوب آسیا و شبه‌قاره هند به شمال شرق اروپا خصوص کشورهای حوزه قفقاز و همچنین ایجاد ارتباط میان کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و غرب آسیا با کشورهای حوزه CIS (آسیا؛ میانه) می‌تواند درآمدی که از راه ترانزیت به دست می‌آورد بسیار بیشتر از درآمد فروش نفت باشد.

با تمام این اوضاع، صنعت حمل و نقل در کشور ما به دلیل سیطره چند ساله تحریم‌های ظالمانه، هم در بخش ترانزیت با عقب‌ماندگی روبه‌رو شد و هم در بخش توسعه ناوگان به دلیل ناتوانی در خرید ناوگان مدرن در همه شقوق اعم از جاده‌ای، دریایی، ریلی و هوایی نتوانست با کشورهای توسعه‌یافته و حتی منطقه رقابت کند.

امید ملک رئیس کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در گفت‌وگو با خبرنگار پایگاه خبری ایران درباره روند توسعه صنعت حمل و نقل در سال 95 و چشم‌انداز رشد این صنعت در سال 96، گفت: سال 95 برای صنعت حمل و نقل به کلی فرازهای مثبتی را در پی داشت که مهم‌ترین آن توسعه صنعت حمل و نقل هوایی با امضای قرارداد خرید هواپیما به طور مستقیم از دو شرکت بزرگ و برند معتبر جهانی در صنعت هواپیماسازی بود.

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران ادامه داد: تا به حال 2 فروند از این هواپیماهای نوساز تحویل ایران شده که اقدام بسیار مهمی از جهت ایمنی در حمل و نقل هوایی و کاهش سوانح در این حوزه است. نوسازی ناوگان هوایی برای فعالان اقتصادی بخش‌های خصوصی و دولتی نیز حائز اهمیت است چراکه دیگر زمان مذاکره با دیگر کشورها را از دست نمی‌دهند؛ در حال حاضر فعالان اقتصادی و مدیران برای سفرهای مهم خود از شرکت‌های هواپیمایی کشورهای همسایه بهره می‌برند و حال که توسعه ناوگان هوایی در دست اقدام است، این روند به سمت ایرلاین‌های داخلی هدایت می‌شود که به سود رشد اقتصاد داخل و اشتغالزایی است. ضمن اینکه توسعه ناوگان هوایی، افزایش ورود گردشگران به ایران را هم در پی دارد.

عضو هیئت رئیسه انجمن کشتی‌رانی و خدمات وابسته درباره توسعه صنعت حمل و نقل در بخش دریایی اظهار کرد: با رفع تحریم‌ها بزرگ‌ترین لاینر کشتی‌رانی دنیا - شرکت مرسک‌لاین دانمارک - که کار حمل و نقل بسیاری از تولیدات و برندهای معتبر دنیا را انجام می‌دهد، برای نخستین بار در دوره پساحریم در بنادر جنوبی ایران پهلو گرفت.

وی با بیان اینکه در سال 95 تقریباً همه لاینرهای کشتی‌رانی بزرگ و معتبر دنیا به بنادر ایران وارد شدند، گفت: بعد از رفع تحریم‌ها، بسیاری شرکت‌های کشتی‌رانی که ایران را تحریم کرده بودند، به آب‌های کشورمان تردد داشتند؛ این اتفاق خبر خوبی برای فعالان واردات و صادرات است چراکه در دوره تحریم‌ها، لاینرهای بزرگ در بنادر جنوب خلیج فارس توقف می‌کردند و ما مجبور بودیم کالاهای خود را با استفاده از کشتی‌های فیپری مجدداً به بنادر ایران منتقل کنیم که در مواردی به دلیل هزینه‌بر بودن این روند، سبب منفی شدن تراز تجاری وارد یا

صادرکننده کالا می‌شد.

رئیس کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق ایران درباره توسعه صنعت ریلی کشور در سال 95 نیز اظهار کرد: با توجه به گران بودن توسعه زیرساخت ریلی، باید عملکرد دولت را در این بخش به صورت بازه زمانی چهارساله فعالیت دولت یازدهم ملاحظه کرد که در مجموع فعالیت ریلی دولت تدبیر و امید نسبت به همه دولت‌های گذشته بسیار پیشروتر بوده است.

وی با اشاره به مغفول ماندن توسعه زیرساخت و ناوگان ریلی در دولت گذشته تأکید کرد: دولت‌های نهم و دهم علی‌رغم در اختیار داشتن بیشترین درآمدهای نفتی در طول تاریخ دولت‌های پس از انقلاب، متأسفانه میزان سیر ناوگان ریلی باری، کمتر از 100 کیلومتر در روز بود حال آنکه در دولت یازدهم علی‌رغم تنگنای مالی دولت و عدم افزایش خطوط ریلی یا تعداد لوکوموتیوها، این شاخص به 220 کیلومتر در روز افزایش یافت که یک روند مثبت 67 درصدی است. این موفقیت تنها در گروهی مدیریت مناسب بخش راه‌آهن بوده است. در دوره‌های گذشته بدنه کارک شرکت راه‌آهن در برابر تغییر مقاومت می‌کردند اما در دوره مدیریت پورسیدآقایی، وی توانست با اعمال مدیریت خوب، تغییرات مثبتی در شرکت راه‌آهن ایجاد کند.

ملک درباره توسعه زیرساخت راه‌آهن در سال 96، خاطرنشان کرد: مهم‌ترین پروژه ریلی کشور در سال آینده، تکمیل ریل‌گذاری پروژه فزوین ش انزلی به آستارا است که بر اساس اعلام مسئولان شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور این پروژه در سال 96 تکمیل می‌شود. ضمن اینکه آذربایجان‌ها نیز پروژه ریلی باکو آستارا (واقع در جمهوری آذربایجان) را تکمیل کرده‌اند که در صورت اتصال ریلی آستارای ایران به آستارای آذربایجان، ترانزیت و صادرات کالا از کشورمان به منطقه قفقاز و روسیه و بالعکس رشد قابل توجهی خواهد داشت.

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران با اشاره به یکی دیگر از اقدامات وزارت راه و شهرسازی مبنی بر تغییر ساختار اداری این وزارت و ایجاد معاونت حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی، تصریح کرد: در تمام دوره‌هایی که وزارت راه و ترابری سابق یا راه و شهرسازی فعلی متولی صنعت حمل و نقل بوده، چنین معاونتی وجود نداشت و در نتیجه هیچ ارگانی مسئولیت بخش حمل و نقل و توسعه این صنعت شمرده نمی‌شد. در حالی که با ایجاد این معاونت امیدواریم توسعه استراتژیک حمل و نقل در همه شقوق در دستور کار قرار گیرد.

وی صنعت حمل و نقل را زیربنای سایر صنایع اعم از فولاد، معدن، پتروشیمی و نفت، گاز و انرژی، تولید، ساخت و ساز و ... دانست و افزود: از مشکلاتی که توسعه کسب و کار حمل و نقل را در تنگنا قرار می‌دهد، تصدی‌گری دولت در جاهایی است که بخش خصوصی به خوبی و رو کرده است به عنوان مثال شرکت راه‌آهن می‌بایست بر اساس سیاست‌های ابلاغی نظام در خصوص کوچک‌سازی دولت، نقش رگولاتوری را بر بخش خصوصی را ایفا کند اما همچنان این شرکت در چند جا تصدی‌گری خود را حفظ کرده است.

ملک یکی دیگر از موانع کسب و کار در حوزه حمل و نقل را مصوبه مجلس در خصوص صدور مجوز تأسیس به سازمان بنادر و دریانوردی عنوان تصریح کرد: این مجوز می‌تواند مَحلی برای بهبود فضای کسب و کار باشد و میزان نفوذ دولت در این حوزه را افزایش می‌دهد.