

خسارت ۲ میلیون دلاری ترانزیت و توقف‌های پرهزینه در مرز دوغارون از کجا آب می‌خورد؟

ترمز تجارت در مرز شرقی



اگر بازرسی‌های مکرر حذف و مدیریت مؤثر اعمال شود، امکان عبور روزانه حدود هزار کامیون تا ساعت ۱۴ یا ۱۵ بعدازظهر بدون نیاز به فعالیت شبانه‌روزی وجود دارد

۱۴ یا ۱۵ بعدازظهر وجود دارد، بدون نیاز به فعالیت شبانه‌روزی».

فشار بر بخش خصوصی و هزینه‌های توقف

محمود امتی، عضو هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، تجربه بخش خصوصی را این‌گونه تشریح می‌کند: «توقف ناوگان موجب افزایش کرایه‌ها، دمووراژ و بی‌نظمی مرزی می‌شود. روزانه ۱/۵ تا ۲ میلیون دلار به بخش ترانزیت خسارت وارد می‌آید». او ادامه می‌دهد: «در روزهایی که ظرفیت عبور به هزار و ۵۰۰ تا هزار و ۶۰۰ کامیون رسید، مشخص شد اگر اراده و هماهنگی واقعی وجود داشته باشد، افزایش ظرفیت کاملاً امکان‌پذیر است؛ اما پرشماری دستگاه‌های مستقر و نبود تصمیم‌گیری هماهنگ مانع می‌شود». امتی با لحنی هشداردهنده می‌گوید: «اگر این وضعیت اصلاح نشود، در ۲۰ روز تا یک ماه آینده حجم ترانزیت به شدت کاهش خواهد یافت. هم‌اکنون توقف و خواب محموله‌ها در بندرعباس و مرزهای استان مشهود است و ادامه این روند، خروج فعالان از چرخه فعالیت را در پی خواهد داشت».

اقدام‌های منطقه آزاد و ظرفیت‌های بالقوه

محمدرضامسعودی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد دوغارون اظهار می‌کند: «بخش عمده‌ای از مشکلات توقف‌ها به محدودیت‌های طرف افغانستان بازمی‌گردد. با این حال، از زمان تبدیل مرز دوغارون به منطقه آزاد، تعداد

است که فقط یک لاین دارد. همین تفاوت سبب ایجاد صف‌های طولانی و توقف‌های چندروزه شده است». وی با اشاره به تلاش‌های دو سال گذشته برای رفع مشکلات افغانستان تأکید می‌کند: «نشست‌های فراوانی برگزار و تفاهم‌نامه‌های زیادی امضا شده؛ اما هنوز عزم جدی برای رفع گلوگاه‌ها دیده نمی‌شود».

موازی‌کاری‌ها و ضرورت مدیریت واحد، مصوب‌ها بدون ابلاغ

یکی از مشکلات اصلی دیگر، فراوانی ایستگاه‌های بازرسی و موازی‌کاری میان دستگاه‌هاست. رحیمی‌زاده می‌گوید: «مرزبانی، پایانه مرزی، شرکت نفت و سایر نهادها هرکدام دوبار توقف ایجاد می‌کنند، در حالی که گمرک تنها یک بار اسکن و بازرسی انجام می‌دهد. این وضعیت نه تنها عبور کامیون‌ها را کند می‌کند؛ بلکه هزینه‌ها و پیچیدگی فرایندها را بالا می‌برد». او به ماده ۱۲ قانون امور گمرکی و مدیریت واحد مرزی اشاره می‌کند: «وزیر اقتصاد، مدیریت واحد مرزی را به گمرک واگذار کرده؛ اما ضمانت اجرایی کافی ندارد. استاندارد باید دستور قاطع صادر و دستگاه‌ها را ملزم به هماهنگی کند تا هر نهاد ذی‌ربط به بازنگری فرایندهای خود بپردازد».

در پاسخ به این پرسش که آیا افزایش ساعات کاری مرز می‌تواند مشکل را حل کند، رحیمی‌زاده بیان می‌کند: «نه، اگر زیرساخت‌های طرف افغانستان آماده نباشد، افزایش ساعات کاری کمکی نمی‌کند. حتی با فعالیت شبانه‌روزی، عبور روان محموله‌ها ممکن نخواهد شد. اگر بازرسی‌های مکرر حذف و مدیریت مؤثر اعمال شود، امکان عبور روزانه حدود هزار کامیون تا ساعت

مهسا ناطقی | زیرساخت‌های ناکافی و موازی‌کاری دستگاه‌ها، مرز استراتژیک دوغارون را در بحران فرو برده است. مرز دوغارون؛ یکی از پرتددترین گذرگاه‌های استراتژیک ترانزیتی شرق کشور، این روزها با ترافیک سنگین کامیون‌ها و توقف‌های چندروزه روبه‌رو است. صف‌هایی که افزون بر تحمیل هزینه‌های سنگین بر بخش حمل و نقل و ترانزیت، نشان می‌دهد هماهنگی میان دستگاه‌ها و زیرساخت‌های مرزی هنوز با ظرفیت واقعی این گذرگاه فاصله دارد.

در حالی که مسئولان منطقه آزاد از توسعه زیرساخت‌ها و آماده‌سازی مسیرها برای روان‌سازی تردد خبر می‌دهند، فعالان بخش خصوصی و مدیران گمرک، فراوانی بازرسی‌ها، نبود هماهنگی نهادی و ضعف زیرساخت‌های طرف افغانستان را عامل اصلی مشکلات می‌دانند.

اختلاف دیدگاه‌ها مسیر تجارت خارجی کشور را با چالش‌هایی جدی مواجه کرده و فشار و دوندانی بر ناوگان حمل و نقل وارد می‌کند.

محدودیت‌های طرف افغانستان؛ گلوگاه اصلی مرز

سید حسن رحیمی‌زاده، سرپرست اداره کل گمرک دوغارون، وضعیت موجود را ناشی از ضعف زیرساخت‌های سمت افغانستان می‌داند و می‌گوید: «ظرفیت مرز برای عبور روزانه تا ۲هزار کامیون پیش‌بینی شده؛ اما در عمل، طرف افغانستان نمی‌تواند این حجم را مدیریت کند. دستگاه‌های کنترلی‌شان کم است، جاده‌ها از کیفیت لازم برخوردار نیستند و پارکینگ‌های کافی برای توقف کامیون‌ها وجود ندارد. حتی وقتی باران می‌بارد، پارکینگ‌ها بسته می‌شوند و کامیون‌ها امکان عبور را پیدا نمی‌کنند».

رحیمی‌زاده ادامه می‌دهد: «سمت ایران آماده است. جاده‌ای با ۶ تا ۷ لاین ساخته و ۶ پارکینگ بزرگ آماده شده؛ اما گلوگاه اصلی همچنان در سمت افغانستان

گزارش خبری

لاین‌ها افزایش یافته و لاین ویژه «خط سبز» برای خودروهای ترانزیتی و بستر جداگانه برای خودروهای ترانزیتی در نظر گرفته شده است».

او درباره هوشمندسازی کنترل‌ها توضیح می‌دهد: «سرمایه‌گذاری در تجهیزات پیشرفته ضروری است. هر دستگاه ایکس‌ری بیش از ۲ میلیون یورو هزینه دارد؛ اما بدون آن نمی‌توان کنترل‌های دقیق و سریع داشت».



مودودی با اشاره به ظرفیت اقتصادی مرز بیان می‌کند: «مرز در ۱۰ ماه گذشته بیش از ۱۶۷ هزار کامیون را پذیرش کرده و ترانزیت کالا به ارزش حدود ۵ میلیارد دلار انجام شده است.

چندین قرارداد سرمایه‌گذاری با ارزش بیش از ۲۵ همت در حال بررسی است که می‌تواند تحرک اقتصادی و آثار مثبت را برای تجارت خارجی کشور و مردم منطقه ایجاد کند».

ظرفیت بالقوه‌ای که هنوز تحقق نیافته است

با وجود این همه ظرفیت بالقوه و اقدام‌های صورت گرفته، مرز دوغارون هنوز نتوانسته جایگاه واقعی خود را در شبکه ترانزیت کشور پیدا کند.

ضعف زیرساخت‌های طرف افغانستان، فراوانی بازرسی‌ها و نبود هماهنگی واحد مرزی موجب شده صف‌ها و توقف‌های طولانی همچنان ادامه داشته باشد.

رحیمی‌زاده در این باره می‌گوید: «تا زمانی که نگاه ملی و سازمانی حاکم نباشد، ظرفیت‌ها روی زمین می‌مانند و فرصت‌ها از دست می‌روند».

واگذاری هماهنگی و مدیریت واحد مرزها به گمرک

در مصوبه اخیر دولت، مسئولیت هماهنگی و مدیریت واحد مرزهای کشور به گمرک ایران واگذار شده؛ یعنی حالا گمرک به عنوان ناظر اصلی، موظف است سایر دستگاه‌های مستقر در مرزها را زیر یک چارچوب هماهنگ قرار دهد و از تکرار بازرسی‌ها و موازی‌کاری‌ها جلوگیری به عمل بیاورد.

این تصمیم می‌تواند پاسخی مستقیم به همان مشکلاتی باشد که سید حسن رحیمی‌زاده، سرپرست اداره کل گمرک دوغارون بارها بر آن تأکید کرده است: پرشماری ایستگاه‌ها، توقف‌های اضافی و نبود هماهنگی میان نهادها؛ همان موضوعی که محمود امتی، فعال بخش حمل و نقل و محمدرضامسعودی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد دوغارون هم آن را مانعی جدی برای روان‌سازی تردد کامیون‌ها و کاهش هزینه‌ها می‌دانند.

با اجرای این مصوبه، گمرک می‌تواند مدیریت یکپارچه‌ای برای عبور کامیون‌ها ایجاد کند، با کاهش توقف‌های غیرضروری، تسریع فرایندها و هماهنگی بهتر دستگاه‌های مرزی. به گفته رحیمی‌زاده، این حرکت می‌تواند در مدت کوتاهی، صف‌ها و توقف‌های چندروزه را کاهش دهد و به روان شدن جریان ترانزیت کمک کند، بدون آنکه نیاز به افزایش ساعت کاری یا شبانه‌روزی شدن مرز باشد.

در نتیجه، با اجرای مدیریت واحد مرزی، امید می‌رود ظرفیت بالقوه دوغارون به شکل واقعی تحقق یابد و ناوگان حمل و نقل بتواند سریع‌تر حرکت کند، هزینه‌های توقف کاهش یابد و فرصت‌های اقتصادی بیشتری برای منطقه و تجارت خارجی کشور ایجاد شود.

این تحول می‌تواند نقطه امیدي باشد برای پایان دادن به روزهایی که صف‌های طولانی، میلیاردها دلار را در قالب خسارت روزانه می‌سوزاند.

سال به سال سهم سرمایه در گردش از تسهیلات بانکی به نسبت ایجاد و توسعه، بیشتر می‌شود

بانکداری بقامحور نه توسعه‌گرا

اولیه برای صنایع غذایی به ناگاه چند برابر شد و برای جلوگیری از افت تولید در این صنایع و یا تعطیلی آن، قرار شد ۷۰۰ همت سرمایه در گردش به این واحدها اختصاص یابد.

به این ترتیب شاهد فرجه شدن سرمایه در گردش و کاستن از سهم ایجاد و توسعه در تسهیلات بانکی هستیم.

واقعیت این است که در فقدان راهبرد توسعه صنعتی مدون و مورد اجماع، برنامه‌های توسعه فعلی صرفاً هدف‌گذاری‌های کمی و مجموعه‌ای از قوانین و مقررات است که لزوماً ارتباط مستقیمی با توسعه ندارد. در چنین شرایطی تدوین برنامه توسعه صنعتی با هدف تعیین صنایع اولویت‌دار در بهره‌مندی از اعتبارات بانکی و سپس هدایت این اعتبارات به سمت این صنایع ضروری است و انتظار می‌رود با شکل‌گیری چنین برنامه‌ای، از هدررفت اعتبارات بانکی پای صنایع غیراولویت‌دار، زبانه و ناکارآمد جلوگیری شود و منابع بانکی به بخش‌های مولدتر و اولویت‌دارتر اقتصاد اختصاص یابند.



و کار توسعه می‌یابد. تسهیلات سرمایه در گردش نیز برای تمهید مقدمات تولید؛ از جمله خرید مواد اولیه و هزینه‌کرد برای نهادهای تولید است.

درجا زدن توسعه و افزایش فشارهای اقتصادی به کسب و کارها موجب شده در سال‌های اخیر سهم سرمایه در گردش بیشتر شده و از سهم ایجاد و توسعه کاسته شود.

چنان‌که سهم سرمایه در گردش از کل تسهیلات بانکی کسب و کارها در ۱۰ماه ابتدای امسال به ۸۱/۹ درصد رسیده و این در حالی است که در مدت مشابه سال گذشته و سال ۱۴۰۲ به ترتیب سهم سرمایه در گردش ۷۶/۶ و ۷۵/۶ درصد بود.

این روند را باید در چارچوب راهبرد بقا به جای توسعه فهمید. در شرایطی که نااطمینانی‌ها و ناامنی‌های سیاسی در کنار معضلات ساختاری نظیر فضای نامساعد کسب و کار، انواع رانت‌ها، کاستی‌ها در تأمین انرژی از جمله برق و سایر عوامل مخرب بر محیط کسب و کار، در اقتصاد جولان می‌دهند، ترجیح کسب و کارها بر این است که تولید فعلی خود را ادامه دهند و مجالی برای بسط و گسترش کسب و کار نمی‌یابند.

از این رو تقاضای تسهیلات بانکی خود را نه بر ایجاد واحد اقتصادی جدید یا توسعه کسب و کار فعلی خود؛ بلکه براین اساس طراحی می‌کنند که بتوانند کسب و کار خود را از فروپاشی و تعطیلی نجات دهند.

در سال ۱۴۰۴، جهش نرخ ارز به ویژه در ماه‌های پایانی و سیاست یکسان‌سازی نرخ ارز و حذف ارز ترجیحی، فشار جدی بر تأمین سرمایه در گردش واحدهای اقتصادی ایجاد کرد.

به طور خاص پس از حذف ارز ۲۸هزار و ۵۰۰تومانی، پیش‌بینی بسته ۷۰۰همتی برای تأمین سرمایه در گردش واحدهای فعال در صنعت مواد غذایی صورت گرفت؛ چرا که با جهش نرخ ارز، هزینه خرید مواد

توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر دیگر ایده نیست؛ به یک برنامه اجرایی تبدیل شده است. اقدام‌های صورت گرفته نشان می‌دهد اراده‌ای جدی در سطح سیاست‌گذاری وجود دارد. با این حال، فاصله میان برنامه و تحقق کامل آن هنوز محسوس است و این فاصله اغلب در لایه اجراشکل می‌گیرد.

اگر مسئله صرفاً کمبود منابع مالی یا فناوری بود، می‌شد آن را به تحریم و محدودیت‌های بیرونی نسبت داد؛ اما واقعیت میدانی از بخش دیگری از ماجرا حکایت دارد؛ یکی از جدی‌ترین گلوگاه‌های تحقق نوبت نیروگاه‌سازی، نه در سطح سیاست‌گذاری کلان؛ بلکه در لایه‌های پایین‌تر و کمتر دیده شده شکل گرفته است: مدیران میانی.

مدیریت میانی در ساختار اجرایی کشور، حلقه اتصال تصمیم‌های راهبردی به اقدام عملی است. اگر این حلقه محافظه‌کار، کند و فاقد جسارت تصمیم‌گیری باشد، بهترین اسناد بالادستی هم به نتیجه نمی‌رسد. امروز در بسیاری از پروژه‌های حوزه تجدیدپذیر، مسئله اصلی «نبود دستور» نیست؛ بلکه نبود اراده برای اجرای سریع دستور است.

نیازی به یادآوری نیست که کار جهادی با راجع‌های پیاپی در کارتایل، با جلسه‌های بی‌خروجی و تعویق‌های بی‌هزینه سازگار نیست. وقتی صدور یک مجوز ماه‌ها میان واحدهای مختلف در گردش است، هنگامی که پاسخ‌گویی به یک مطالبه اجرایی ساده نیازمند عبور از چندین سطح امضااست و زمانی که هیچ شاخص شفافیتی برای زمان‌بندی تصمیم‌ها وجود ندارد، نتیجه چیزی جز فرسایش انگیزه فعالان این حوزه نخواهد بود. بخش خصوصی با محاسبه وارد میدان می‌شود و زمانی ریسک می‌کند که بدانند نظام اجرایی قابل پیش‌بینی است؛ اما اگر فرایندها مبهم، زمان‌ها نامعلوم و پاسخ‌ها معلق باشند، پیام‌روشنی به بازار ارسال می‌شود: احتیاط کنید.

حتی در دورترین حوزه‌ها یعنی «رسانه و جریان‌سازی برای توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر» نیز همین الگو دیده می‌شود. از یک سو بر ضرورت فرهنگ‌سازی و مشارکت مردمی تأکید صورت می‌گیرد و از سوی دیگر مطالبات حداقلی فعالان این عرصه ماه‌ها در بلاتکلیفی باقی می‌ماند؛ تناقضی که بیش از هر چیز، اعتماد را هدف می‌گیرد. مسئله، افراد نیستند؛ مسئله، سازوکاری است که بی‌تصمیمی در آن هزینه ندارد. مدیری که پروژه‌ای ملی را ماه‌ها معطل می‌گذارد، با چه شاخصی ارزیابی می‌شود؟ تأخیر در تحقق ظرفیت تولید انرژی پاک، در کدام گزارش عملکرد ثبت می‌شود؟ ترک فعل در حوزه‌ای که مستقیماً با امنیت انرژی کشور مرتبط است، چرا شفاف‌سازی نمی‌شود؟

در اینجا باید به این جمله کلیدی اشاره کنم که «نهیضت، محصول تصمیم‌های بهموقع است».

اگر قرار است انرژی‌های تجدیدپذیر سهمی واقعی در سبد انرژی کشور داشته باشند، لازم است شاخص‌های عملکرد مدیران میانی در این حوزه به‌صورت عمومی منتشر شود. زمان پاسخ‌گویی باید تعریف‌شده و قابل سنجش باشد. هر پروژه باید دارای تقویم اجرایی شفاف و انحراف از آن، قابل پیگیری باشد.

اگر گردش سطح اجرایی‌اش نشود، هر قدر هم اسناد بالادستی دقیق باشند، خروجی در نهایت به اینجا ختم می‌شود که ظرفیت‌های بالقوه فراوان؛ اما تحقق یافته‌ای کمتر از انتظار.

در کنار تلاش‌های فراوانی که برای زیست‌بوم نیروگاه‌های تجدیدپذیر صورت می‌پذیرد، باید این را یادآور شد که توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر فقط به پنل و سرمایه‌نیاز ندارد؛ بلکه به جسارت اداری و پاسخ‌گویی مستمر هم نیازمند است. اگر این حلقه تکمیل نشود، فاصله میان وعده و واقعیت بیشتر خواهد شد. آن‌زمانی که این فاصله با تصمیم‌های روشن و مسئولانه کاهش یابد، کی فرامی‌رسد؟

جوابیه

جوابیه وزارت جهاد کشاورزی به گزارش قدس

قیمت تضمینی گندم در حال بازنگری است

وزارت جهاد کشاورزی در پاسخ به مطلب منتشر شده با عنوان «داس دلان در کمین گندم»، نوشته است: سیاست خرید تضمینی با هدف تضمین حاد اقل قیمت خرید محصولات زراعی در زمان برداشت (پیش از آغاز فصل کاشت) طراحی شده تا ضمن حمایت از درآمد کشاورزان زحمتکش، انگیزه و تشویق لازم را برای کشت این محصول ورعایت الگوی کشت مناسب فراهم کند.

قیمت‌های تضمینی محصولات اساسی کشاورزی از جمله گندم، ابتدا در کمیته تخصصی سیاست‌قیمتی شورای قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی محصولات اساسی کشاورزی و براساس چهار معیار قانونی مندرج در قانون اصلاح قانون خرید تضمینی، با در نظر گرفتن همه جوانب بررسی و پیشنهاد می‌شود.

سیس این پیشنهاد در کمیسیون تخصصی شورا مورد بررسی دقیق قرار گرفته و نهایتاً به تصویب شورای قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی محصولات اساسی کشاورزی می‌رسد. این شورا با حضور وزیری جهاد کشاورزی و امور اقتصادی و دارایی، رئیس سازمان برنامه و بودجه، رؤسای اتاق اصناف کشاورزی ایران، بنیاد ملی گندم‌کاران ایران، اتحادیه مرکزی تعاونی‌های روستایی و کشاورزی ایران، و... تشکیل می‌شود.

در ماه‌های اخیر با افزایش قابل توجه هزینه‌های تولید محصولات کشاورزی (ناشی از تورم بالا، حذف ارز ترجیحی برای واردات نهاده‌ها و سایر عوامل)، فاصله معناداری میان قیمت مصوب تضمینی گندم و شرایط واقعی بازار ایجاد شده است. افزایش قیمت عرضه جو و ذرت به حدی بوده که جایگزینی گندم با این دو محصول در بخش تولید و مصرف، دور از انتظار نیست و می‌تواند الگوی کشت و همچنین سیاست خرید تضمینی گندم را تحت تأثیر جدی قرار دهد.

با توجه به موارد فوق، وزارت جهاد کشاورزی با برگزاری جلسات کمیسیون تخصصی و شورای قیمت‌گذاری (به‌عنوان مرجع اصلی تعیین قیمت تضمینی)، بازنگری قیمت خرید تضمینی گندم را در دستور کار قرار داده است. نتایج بررسی‌های انجام شده و تصمیم‌های جدید در این زمینه به‌زودی اتخاذ و اعلام خواهد شد.