

# موقعیت ایران در زمینه ترانزیت

◆ روح... سیاری  
اداره شیمیایی و فراورده های نفتی  
مدیریت امور اعتبارات

راه می یابند. با توجه به اینکه ایران در مسیر کریدورهای بین المللی شمال - جنوب (NOSTRAK) قرار گرفته و همچنین ارتباط مستقیم با آب های آزاد جهان دارد می توان به این نتیجه رسید که کشور ما در امر ترانزیت کالا و مسافر نسبت به سایر کشورهای منطقه اولویت اول را داراست. این کریدور، ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می سازد.

کریدور شمال - جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می گذرد، در حال حاضر کوتاه ترین، کم هزینه ترین و سریع ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می رود. کریدور یاد شده از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق دریا به بندر عباس در جنوب ایران متصل می شود. با ادامه این راه در داخل خاک ایران کالاهای ترانزیتی از طریق حمل و نقل جاده ای و یا ریلی به بندر شمالی کشور انتقال یافته از مسیر دریای خزر به بندر آستاراخان و لاگان روسیه حمل می شوند. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال جنوب تا ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای سنتی ارزان تر است و از نظر زمانی نیز ۴۰ درصد صرفه جویی زمانی (بین ۱۷ تا ۲۲ روز) دارد.

کریدور شمال - جنوب از جمله دو کریدور ترانزیتی ریلی و ترکیبی تعریف شده در کنفرانس حمل و نقل اروپا آسیا (سال ۱۹۹۳) است که در اتحادیه اروپا مشخص شده است. در این کریدورها، قاره های آسیا و اروپا به همدیگر

از جمله بخش های زیربنایی اقتصاد هر کشور بخش حمل و نقل آن است. فعالیت های این بخش نه تنها فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی یک کشور را به شدت تحت تاثیر قرار می دهد، بلکه خود نیز در جریان این فرآیند، تغییر و تحولات کمی و کیفی فراوان را تجربه می کند. از این رو، ظرفیت و موقعیت این بخش یکی از شاخص های مهم سطح توسعه یافتگی محسوب می شود.

گسترش شبکه راه ها و به طور کلی صنعت حمل و نقل علاوه بر آنکه موجبات برقراری ارتباط سریع مراکز تولید و مصرف را میسر می سازد، بلکه به نوبه خود عاملی خواهد بود که می تواند در جهت کسب درآمدهای ترانزیتی برای کشورهایی که موقعیتی خاص و استراتژیک دارند، موثر واقع شود.

کریدور ترانزیت شمال - جنوب و نقش ایران در آن کشور ایران، با توجه به موقعیت استراتژیک و ژئولتیک خود، از زمان های بسیار دور گذرگاهی مطمئن برای عبور محموله های تجاری بوده است. امروزه نیز این نقش به طور پررنگ تری وجود دارد.

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سابق و پیدایش کشورهای جدید (جمهوری های آسیای میانه) در نقشه سیاسی جهان، نقش ایران در ترانزیت کالا اهمیت بسزایی یافت زیرا از مجموع ۳۰ کشور جهان که اصطلاحاً در بن بست سرزمینی (land luc) قرار دارند و کشورهای محصور در خشکی محسوب می شوند، تعداد ۱۲ کشور در آسیای میانه و حوزه قفقاز قرار دارند که تنها از طریق ایران به آب های آزاد جهان (از جمله خلیج فارس) و یا از طریق ترکیه به اروپا



پیوند داده می‌شوند.

کریدور شمال جنوب به طور مستقیم و غیرمستقیم با موقعیت ترانزیتی کشور ایران مرتبط است و ایران در آن به عنوان پل ارتباطی بین آسیای و اروپا عمل می‌کند و بدینسان نقش ممتازی در اقتصاد حمل و نقل و ترانزیت کالا بین کشورها دارد.

از طریق کریدور شمال - جنوب، کشورها می‌توانند از مزایای دسترسی به سه بازار و مرکز توزیع و حمل و نقل جهانی در آسیای (شامل: حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و حوزه کشورهای جنوب شرقی آسیا) با جمعیتی چند میلیاردی برخوردار شوند.

### منافع بالقوه حاصل از ترانزیت در ایران

ایران، با بهره‌گیری از مزیت ترانزیت، می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم سه عنصر مهم است:

- ۱- درک واقعیت
  - ۲- بهره‌گیری از فرصت‌ها
  - ۳- کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی
- طرح کریدور شمال - جنوب یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران در جهت تقویت و حمل کالای ترانزیتی در اسرع زمان با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر به شمار می‌رود.
- به منظور شناسایی پتانسیل درآمد ترانزیت از مسیر ایران، بررسی زیر که بر اساس گزارش صندوق بین‌المللی پول در سال ۲۰۰۶ ارائه شده، گویای بسیاری واقعیت‌ها است:

حجم تجارت جهانی (میانگین صادرات و واردات - FOB) در سال ۲۰۰۵ بالغ بر ۱۰۳۶۸ میلیارد دلار بوده است.

سهم تجارت در آسیا در همین سال بالغ بر ۲۷۰۶ میلیارد دلار بوده است.

چنانچه ۱۰ درصد از ارزش تجارت را طبق نرم جهانی، متعلق به بخش حمل و نقل بدانیم، سهم آسیا رقمی بالغ بر ۲۷۰ میلیارد دلار خواهد بود.

اگر از سهم ۴۴ درصدی تجارت کشورهای شمال اروپا، روسیه، آسیای میانه، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا که بالغ بر ۱۱۰۰ میلیارد دلار است صرفنظر کنیم و سهم ترانزیت و حمل و نقل کالا را در مسیر کریدور شمال جنوب، که یکی از ده کریدور مهم دنیا می‌باشد را تنها ۱۰ درصد تعیین نماییم، به ارزشی معادل ۲۷ میلیارد دلار در بخش حمل و نقل بین‌المللی خواهیم رسید.

چنانچه ارزش ترانزیت عبوری از ایران را در این کریدور به رغم نقش اصلی و جایگاه بنادر، تنها معادل ۳۰ درصد در نظر بگیریم به ارزش ترانزیت ۸،۱ میلیارد دلاری خواهیم رسید که بنابر ملا حظاتی بسیار بدبینانه در نظر گرفته شده است.

وضعیت موجود در کشور نشان می‌دهد ارزش ترانزیت کالا در سال حدود ۲ میلیارد دلار بوده که چنانچه سهم ترانزیت فرآورده‌های نفتی (۴۴ درصد سوآپ که متکی به شبکه حمل و نقلی نیستند) از مقدار فوق کسر کنیم به رقم ۱،۱ میلیارد دلار خواهیم رسید.

بنابراین، مشاهده می‌شود که کشور ما در مسیری قرار دارد که می‌تواند از محل درآمد حاصل از ترانزیت کالا به عنوان درآمد ملی جدید در اقتصاد وابسته به نفت کاملاً قابل حصول خواهد بود و باعث کاهش وابستگی کشور به درآمدهای نفتی خواهد شد.

## ♦ درآمد حاصل از ترانزیت برای کشور ما باعث کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی خواهد شد