

# بررسی مشکلات چرخه ترانزیت کالا از مبدأ به مقصد در کشور

میلاد میر<sup>۱</sup>

## چکیده

برخورداری از موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی باعث شده تا ضرورت توجه به وضعیت ترانزیتی کشور دوچندان شود. در بررسی به عمل آمده نتیجه گیری می شود که به رغم داشتن موقعیت جغرافیایی مناسب، وجود موانع و مشکلاتی مانند: فرسودگی و عمر بالای ناوگان، نبود سیستم یکپارچه اطلاعاتی، عدم تکمیل زیرساخت های حمل و نقل به دلیل زمان بر شدن پروژه های عمرانی در کشور، نامناسب بودن توزیع خطوط ریلی در کشور و مشکلات نرم افزاری، مانع بهره مندی حداکثری از مزایای بالقوه صنعت ترانزیت در کشور شده است. هرچند عواملی مانند اعمال تحریم های خارجی و بحران های سیاسی بین المللی نیز بر این موضوع بی تأثیر نبوده است. از این رو به منظور رفع مشکلات و موانع پیش روی صنعت ترانزیت، راهکارهایی از جمله: ایجاد سیستم اطلاعاتی یکپارچه، تسهیل قوانین نظارتی، کاهش هزینه های لجستیکی، اتصال چشمه های بار به شبکه ریلی و به کارگیری دیپلماسی اقتصادی فعال به ویژه با کشورهای همسایه، پیشنهاد می شود.

**واژگان کلیدی:** ترانزیت کالا، قوانین نظارتی، شبکه ریلی، دیپلماسی فعال اقتصادی.

## مقدمه

برخوردار است و با گسترش شبکه حمل و نقل می تواند از این مزایای بالقوه در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در صورت استفاده کامل از ظرفیت های ترانزیتی کشور، ایران امکان ترانزیت ۲۰ میلیون تن کالا در سال را دارد که تحقق آن می تواند افزایش درآمدهای ارزی، اشتغال و توسعه صنعت حمل و نقل کشور را به همراه داشته باشد.

با وجود مزایای بالقوه حاصل از ترانزیت کالا که کشور می تواند از آن بهره مند شود، متأسفانه وجود برخی چالش ها و موانع پیش روی ترانزیت کالا باعث شده که کشور از مزایای نهفته در این صنعت به صورت کامل بهره مند نشود. نظر به اهمیت موضوع ترانزیت

حمل و نقل و ترانزیت را می توان به عنوان یکی از مهم ترین ارکان و زیرساخت های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت های شغلی و دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی دانست. امروزه ترانزیت به عنوان یکی از سودآورترین تجارت ها نقش مهمی در رشد و توسعه اقتصادی کشورها ایفا می کند. اهمیت ترانزیت به گونه ای است که از آن می توان به عنوان پلی برای نیل به توسعه پایدار نام برد؛ همین امر سبب شده تا در میان کشورهای مختلف برای جذب کالاهای ترانزیتی رقابت ایجاد شود.

ایران از جمله کشورهایی است که به دلیل داشتن موقعیت جغرافیایی ویژه، از مزایای ترانزیتی بالقوه ای

1- پژوهشگر گروه اقتصاد مقاومتی و برآورد اقتصادی، مرکز پژوهشی امنیت اقتصادی تدبیر، تهران، ایران

mir.milad91@yahoo.com

می‌تواند یکی از راه‌های مختلف افزایش درآمد برای دولت باشد. کسب درآمد از طریق رفت‌وآمد و سائل نقلیه، کسب درآمد ارزی و ریالی ناشی از ارائه خدمات بانکی و ... از جمله راه‌های کسب درآمد از طریق ترانزیت کالا می‌باشد.

#### - افزایش اشتغال

پذیرش نقش واسط در ترانزیت کالا، امکان ایجاد فرصت‌های شغلی بسیاری را برای کشور واسط فراهم می‌کند. هنگامی که کالاهای ترانزیتی وارد کشور می‌شوند تا زمانی که از کشور خارج شوند، به خدماتی مانند: تعمیرگاه، فروشگاه و مکان‌های تفریحی، پمپ‌بنزین و هتل و استراحتگاه در کشور واسط نیاز دارند. از این رو، گسترش ترانزیت کالا در کشور علاوه بر ایجاد اشتغال در بخش ترانزیت و حمل‌ونقل، موجب رونق کسب‌وکارهای جانبی نیز می‌شود و از این طریق به بهبود وضعیت اشتغال کشور نیز کمک می‌کند.

#### - مانع جدی برای اعمال تحریم‌های اقتصادی

درگیر کردن منافع اقتصادی دیگر کشورها با منافع اقتصادی کشورمان می‌تواند مانعی برای اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه کشورمان باشد. عبور بار از ایران باعث می‌شود که منافع اقتصادی کشورهایی که با هدف منفعت بیشتر بار خود را از ایران عبور می‌دهند، به ثبات و امنیت ایران وابسته باشد. در نتیجه کشورهای مذکور با اقداماتی که موجب ایجاد اختلال در انتقال بار از این مسیر شود، مخالفت خواهند کرد. در واقع این موضوع باعث می‌شود که اعمال محدودیت بر ایران، هزینه‌هایی برای دیگر کشورها نیز به دنبال داشته باشد که این اتفاق می‌تواند منجر به کاهش و توقف محدودیت‌ها شود.

کالا، گزارش حاضر به بررسی مشکلات ترانزیت کالا در کشور می‌پردازد. در بخش اول به برخی مزایای ترانزیت کالا اشاره می‌شود؛ در بخش دوم به بررسی عملکرد ترانزیت کالا در کشور پرداخته می‌شود. بخش سوم به بررسی چالش‌ها و مشکلات صنعت ترانزیت در کشور اختصاص یافته، بخش چهارم به ملاحظات امنیت اقتصادی پرداخته و در نهایت در بخش پنجم نتیجه‌گیری و پیشنهادها ارائه شده است.

### ۱. مزایای ترانزیت کالا

امروزه ترانزیت کالا به دلیل مزیت‌هایی که برای کشورها ایجاد می‌کند در حال رشد و گسترش است. بسیاری از کشورها با بررسی وضعیت جغرافیایی خود در منطقه، به دنبال استفاده حداکثری از ظرفیت ترانزیت کالا و افزایش سهم خود از ترانزیت کالا در مبادلات بین‌المللی هستند. در ادامه به برخی از مزایای گسترش ترانزیت کالا در کشور اشاره می‌شود.

#### - کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی

علی‌رغم احساس ضرورت برای کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی که همواره یکی از اهداف مورد نظر دولت‌های مختلف بوده است، این وابستگی نه تنها کاهش نیافته، بلکه کماکان درآمدهای نفتی مهم‌ترین منبع درآمدهای ارزی کشور است. این در حالی است که توسعه و گسترش زیرساخت‌های ترانزیت کشور می‌تواند یکی از راهکارهای اساسی کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی و در نتیجه کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور از نوسانات درآمدهای نفتی و تحریم‌های نفتی باشد. حمل کالاهای ترانزیتی

نمودار شماره (۱)، میزان ترانزیت کالا به تفکیک ریلی و جاده‌ای در کشور را طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷ نشان می‌دهد.<sup>۱</sup> همان‌طور که ملاحظه می‌شود، از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ ترانزیت کالا در کشور روند صعودی داشته به طوری که میزان ترانزیت کالا در سال ۱۳۹۳ حدود ۲۹ درصد نسبت به سال ۱۳۹۰ رشد کرده است، اما بعد از سال ۱۳۹۳، به‌ویژه در سال ۱۳۹۵، میزان ترانزیت کالا در کشور کاهش یافته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که عامل اصلی در رشد منفی ترانزیت کالا در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵، کاهش ترانزیت کالاهای نفتی بوده است. در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ ترانزیت کالا نسبت به سال ۱۳۹۵ افزایش یافته است اما همچنان در سطح پایین‌تری نسبت به میزان ترانزیت کالا در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ قرار دارد.

با وجود افزایش سهم بخش ریلی از ترانزیت کالا، متوسط سهم بخش جاده‌ای از ترانزیت کالا طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷ حدود ۹۰ درصد و سهم بخش ریلی تنها ۱۰ درصد بوده است.

## ۲. بررسی عملکرد ترانزیت کالا در کشور

بر اساس آمار و اطلاعات موجود، در سال ۱۳۹۸، ۶۸۰۵۹۱۵ تن کالا از کشور ترانزیت شده، که این میزان نسبت به سال ۱۳۹۷ حدود ۲۵ درصد کاهش یافته است، به طوری که در سال ۱۳۹۷، ۹۰۷۹۲۳۷ تن کالا از کشور ترانزیت شده است. جدول شماره (۱) میزان کالای ترانزیت‌شده بر حسب مرز ورودی در سال ۱۳۹۸ را نشان می‌دهد. همان‌طور که ملاحظه می‌شود، ۲۶/۹ درصد ترانزیت کالا در کشور از طریق بندر شهید رجایی صورت می‌گیرد، پس از بندر شهید رجایی، پایانه‌های مرزی بازرگان و پرویزخان به ترتیب با ۱۵/۵ و ۱۲/۹ درصد، فعال‌ترین مرزهای کشور در ورود کالاهای ترانزیت به‌شمار می‌روند.

### جدول ۱: فعال‌ترین مرزهای کشور در ترانزیت کالا

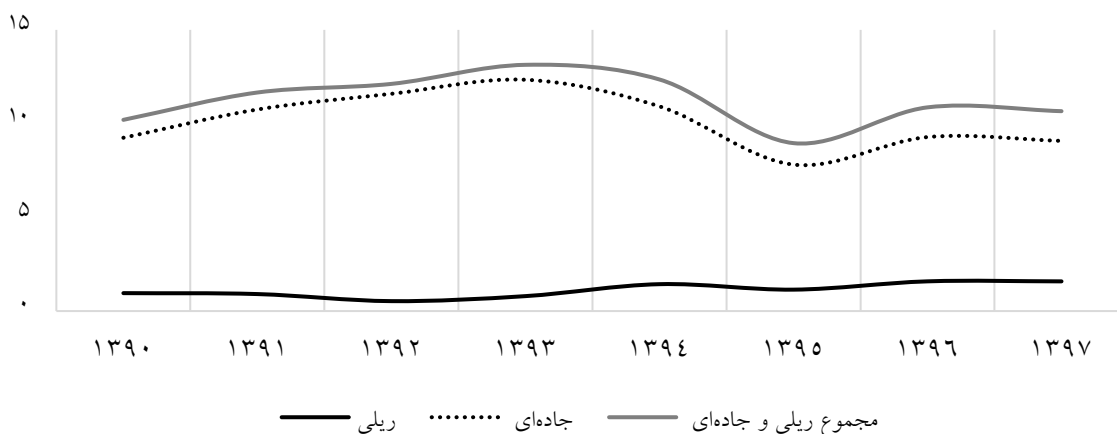
در سال ۱۳۹۸

ردیف	نام مرز	میزان کالای ورودی (تن)	سهم (درصد)
۱	بندر شهید رجایی	۱۸۲۸۹۸۹	۲۶/۹
۲	پایانه مرزی بازرگان	۱۰۵۳۲۷۱	۱۵/۵
۳	پایانه مرزی پرویزخان	۸۱۶۰۷۶	۱۲/۹
۴	پایانه مرزی لطف‌آباد	۶۲۹۵۵۹	۹/۳
۵	پایانه مرزی باشماق	۴۲۷۰۴۶	۶/۳
۶	بندر شهید باهنر	۴۲۴۴۳۷	۶/۲
۷	پایانه مرزی بیله‌سوار	۳۰۱۸۰۶	۴/۴
۸	پایانه مرزی جلفا	۲۶۶۶۶۰	۳/۹
۹	پایانه مرزی تمرچین	۲۵۴۴۲۱	۳/۷
۱۰	پایانه مرزی میرجاوه	۲۰۴۵۴۸	۳/۰
۱۱	بندرلنگه	۱۷۹۷۰۷	۲/۶
۱۲	پایانه مرزی سرخس	۹۷۲۲۴	۱/۴
۱۳	سایر	۲۶۲۱۷۱	۳/۹
۱۴	جمع	۶۸۰۵۹۱۵	۱۰۰

مأخذ: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.

۱. آخرین اطلاعات موجود مربوط به سال ۱۳۹۷ می‌باشد.

نمودار ۱: میزان ترانزیت کالا به تفکیک ریلی و جاده‌ای (میلیون تن)

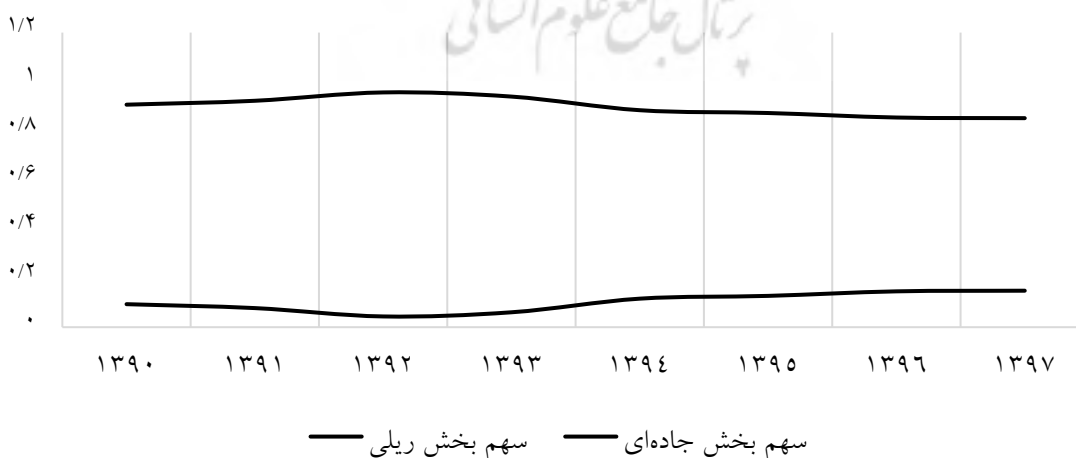


مأخذ: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.

ریلی درآمدی حدود ۴ برابر ترانزیت جاده‌ای کالا دارد. در سایر کشورها اصلی‌ترین دلیل استفاده بیشتر از شبکه ریلی برای ترانزیت کالا، کمتر بودن سوخت ترانزیت ریلی نسبت به ترانزیت جاده‌ای است. سوخت ترانزیت جاده‌ای تقریباً ۷ برابر سوخت ترانزیت ریلی است. با این حال، وجود برخی موانع و مشکلات باعث شده ترانزیت جاده‌ای کالاها جایگزینی حمل ریلی کالاها در کشور شود.

مقایسه سهم بخش ریلی و جاده‌ای از ترانزیت کالا در کشور نشان می‌دهد که، با وجود افزایش سهم بخش ریلی از ترانزیت کالا، متوسط سهم بخش جاده‌ای از ترانزیت کالا طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷ حدود ۹۰ درصد و سهم بخش ریلی تنها ۱۰ درصد بوده است. این در حالی است که در تمام دنیا حجم عظیمی از ترانزیت کالاها از طریق راه‌آهن صورت می‌گیرد، به طوری که ترانزیت کالا از طریق شبکه

نمودار ۲: سهم بخش ریلی و جاده‌ای از ترانزیت کالا



مأخذ: محاسبات تحقیق.

۳. چالش‌ها و مشکلات صنعت ترانزیت در کشور

به‌رغم وجود مزایای بالقوه صنعت ترانزیت، وجود برخی چالش‌ها و مشکلات مانع گسترش صنعت ترانزیت در کشور و بهره‌مندی از مزایای آن شده است. در ادامه به برخی از مشکلات و موانع پیش‌روی صنعت ترانزیت کشور اشاره می‌شود.

۳.۱. عدم تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل به دلیل

زمان‌بر شدن پروژه‌های عمرانی در کشور در سال‌های گذشته عدم تکمیل به‌موقع زیرساخت‌های حمل‌ونقل در ایران که ناشی از زمان‌بر بودن پروژه‌های عمرانی در کشور می‌باشد، مانع استفاده حداکثری از ظرفیت صنعت ترانزیت کشور شده است. به‌عنوان مثال در حالی که ساخت و توسعه بندر چابهار از سال ۱۳۸۳ شروع شده و قرار بود فاز یک آن، ظرف ۳۳ ماه به بهره‌برداری برسد، اما پس از ۱۳ سال افتتاح شده است. در حالی که چینی‌ها ظرف ۳ سال، فاز یک توسعه بندر گوادر پاکستان را به اتمام رسانده‌اند.

۳.۲. فرسودگی و عمر بالای ناوگان

یکی از چالش‌های صنعت ترانزیت و بخش حمل‌ونقل کشور، فرسودگی و عمر بالای ناوگان است. گزارش‌های داخلی نشان می‌دهد که میانگین عمر ناوگان ریلی حدود ۲۹ سال است. لذا حمل‌ونقل ریلی کشور دچار فرسودگی و عمر بالاست و مستلزم سرمایه‌گذاری‌های گسترده برای نوسازی است. حدود ۴۵ درصد از لکوموتیوهای موجود در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور عمر بالای ۴۰ سال دارند که با توجه به طراحی ناوگان برای عمر ۳۰ سال، فرسوده محسوب می‌شوند و نیاز به جایگزینی دارند.

۳.۳. نامناسب بودن توزیع خطوط ریلی در کشور

یکی از مشکلات صنعت ترانزیت کشور، توزیع نامناسب خطوط ریلی است که باعث کاهش بهره‌وری شبکه ریلی در کشور شده است. بررسی گزارش اتحادیه راه‌آهن‌های دنیا، حاکی از پایین بودن بهره‌وری شبکه ریلی در ایران است. میزان بار حمل‌شده نسبت به طول خطوط ریلی یکی از شاخص‌هایی است که بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی با آن سنجیده می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد که نسبت حجم بار جابه‌جا شده به طول خطوط ریلی اصلی در ایران حدود ۶۶۰۰ تن در هر کیلومتر است، این در حالی است که نسبت به‌دست آمده برای کشورهای مانند روسیه و قزاقستان حدود ۴ برابر ایران است.

۳.۴. نبود سیستم یکپارچه اطلاعاتی

یکی دیگر از عواملی که باعث ایجاد مشکلات متعدد در توسعه ترانزیت کشور شده است، نبود سیستم یکپارچه اطلاعاتی برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات حمل‌بار بین سازمان‌های دست‌اندرکار است. با توجه به این‌که در ترانزیت کالا بین کشورهای مختلف سازمان‌هایی ازجمله: راه‌آهن، وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای دخیل هستند، فقدان سیستم اطلاعاتی یکپارچه موجب اتلاف وقت و افزایش هزینه‌های مبادله شده است.

۳.۵. نامناسب بودن توزیع خطوط ریلی در کشور

یکی از مشکلات صنعت ترانزیت کشور، توزیع نامناسب خطوط ریلی است که باعث کاهش بهره‌وری شبکه ریلی در کشور شده است. بررسی گزارش اتحادیه راه‌آهن‌های دنیا، حاکی از پایین بودن بهره‌وری شبکه ریلی در ایران است. میزان بار حمل‌شده نسبت به طول خطوط ریلی یکی از شاخص‌هایی است که بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی با آن سنجیده می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد که نسبت حجم بار جابه‌جا شده به طول خطوط ریلی اصلی در ایران حدود ۶۶۰۰ تن در هر کیلومتر است، این در حالی است که نسبت به‌دست آمده برای کشورهای مانند روسیه و قزاقستان حدود ۴ برابر ایران است.

۳.۶. نبود سیستم یکپارچه اطلاعاتی

یکی دیگر از عواملی که باعث ایجاد مشکلات متعدد در توسعه ترانزیت کشور شده است، نبود سیستم یکپارچه اطلاعاتی برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات حمل‌بار بین سازمان‌های دست‌اندرکار است. با توجه به این‌که در ترانزیت کالا بین کشورهای مختلف سازمان‌هایی ازجمله: راه‌آهن، وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای دخیل هستند، فقدان سیستم اطلاعاتی یکپارچه موجب اتلاف وقت و افزایش هزینه‌های مبادله شده است.



فعالیت‌های آن با مقررات و آیین‌نامه گمرک تطابق ندارد و مشکلاتی در زمینه حمل کالا ایجاد کرده است.

#### ۴. ملاحظات امنیت اقتصادی

امروزه یکی از سیاست‌های کشورها تلاش برای برطرف کردن موانع ترانزیت کالا، جهت گسترش صنعت ترانزیت در راستای افزایش بهره‌مندی از مزایای اقتصادی و امنیتی ناشی از موقعیت ژئوپلیتیکی است. از آنجا که تحریم‌های اعمال شده علیه کشور شامل ترانزیت کالا نمی‌شود، می‌تواند راه مناسبی برای کسب درآمد غیرنفتی باشد. با استفاده از ابزار ترانزیت کالا، که به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی ایران مزایای قابل توجهی را در اختیار صاحبان کالا قرار می‌دهد، می‌توان از ساختارهای اقتصادی کشور در برابر اقدامات خصمانه دشمنان محافظت کرد. عبور کالاهای ترانزیتی در کشور به بالا رفتن قدرت سیاسی و دیپلماسی منجر می‌شود و از تأثیرپذیری کشور از اعمال فشار یا تحریم‌های خارجی می‌کاهد. در صورتی که منافع کشورهای دیگر با منافع مالی و اقتصادی ایران گره بخورد، شاهد حمایت این کشورها از ایران خواهیم بود. در واقع گره خوردن منافع کشورها، به تأمین امنیت داخل کشور و در نهایت، تقویت امنیت منطقه منجر خواهد شد. افزایش قدرت چانه‌زنی ناشی از روابط تجاری نیز می‌تواند در کاهش اثرپذیری سیاسی در عرصه بین‌المللی مؤثر باشد.

برخورداری ایران از موقعیت بسیار خوب جغرافیایی موجب شده است ظرفیت‌های بالقوه

و صرفاً به دلایل سیاسی - اجتماعی از منابع ملی برای اتصال شهر مورد نظر به شبکه ریلی هزینه شده است. موضوعی که دولت از آن با عنوان «اولویت قرار دادن اتصال همه استان‌ها به شبکه ریلی» نام می‌برد و در سال‌های گذشته نیز نسبت به مسئله اصلی یعنی «بهره‌وری در حمل و نقل ریلی» که از طریق «اتصال چشمه‌های بار و مسافر به شبکه ریلی» محقق می‌شود، برتری برنامه‌ریزی و بودجه‌ای داشته است.

#### - زمان‌بر بودن ترانزیت کالا در حمل و نقل ریلی

راه‌آهن بهترین وسیله حمل و نقل جهت حمل کالاهای ترانزیتی است، اما متأسفانه به دلایلی مانند فرسوده بودن ناوگان ریلی، طولانی بودن زمان توقف در ایستگاه و کمبود واگن، زمان حمل و نقل از طریق خطوط ریلی بالاست و این موضوع یکی از موانع توسعه صنعت ترانزیت کشور به‌شمار می‌آید. بدیهی است که صاحبان کالا تمایل دارند کالاهایشان در کمترین زمان ممکن در دسترس مصرف‌کنندگان قرار گیرد، به‌ویژه اگر کالاها از نوع فاسدشدنی باشند.

#### - مشکلات نرم‌افزاری

مشکلات مرتبط با ترانزیت کالا در کشور صرفاً به عوامل سخت‌افزاری خلاصه نمی‌شود و مشکلات نرم‌افزاری، دیگر مانع بزرگ بر سر راه صاحبان کالا در داخل و خارج از کشور به‌شمار می‌آید. حدود ۲۰ تا ۲۴ سازمان و ارگان در حمل و نقل ترانزیت کالا در ایران دخالت می‌کنند. هرکدام قوانین امنیتی و حمل و نقلی مربوط به خود را دارند که این موضوع روند حمل و نقل را به شدت کند کرده است. برای مثال می‌توان به سیستم پنجره واحد گمرک اشاره کرد که

کالا، که هرکدام قوانین امنیتی و حمل و نقلی مربوط به خود را دارند، موجب زمان بر بودن فرآیند ترخیص کالا و ترانزیت کالا در کشور شده است. پیشنهاد می شود تمام ابعاد حمل و نقل تحت نظر سازمانی واحد قرار گیرد و با اتخاذ قوانین منسجم و خاص، فرآیند ترخیص کالا انجام شود تا زمان بر بودن فرآیند ترخیص کالا به عنوان یک عامل بازدارنده در استفاده کشورها از موقعیت ترانزیتی ایران منجر نشود.

- **ایجاد سیستم اطلاعاتی یکپارچه:** همان طور که اشاره شد، نبود سیستم اطلاعاتی یکپارچه برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات حمل بار بین سازمان های دست اندرکار منجر به افزایش هزینه های مبادله و اتلاف وقت شده و از جمله موانع توسعه ترانزیت کشور محسوب می شود. پیشنهاد می شود که با ایجاد سیستم اطلاعاتی یکپارچه بین سازمان های ذی نفع، بخش زیادی از مشکلات ترانزیت کشور مرتفع شود.

- **کاهش هزینه های لجستیکی:** کاهش هزینه ها و زمان ترانزیت کالا از جمله مواردی است که موجب ترغیب صاحبان کالا برای استفاده از راه ترانزیتی یک کشور واسط می شود. در این خصوص راهکارهایی مانند کاهش تعرفه ریلی و اعطای تخفیف در هزینه های حمل و نقل ریلی کالای ترانزیتی به منظور کاهش هزینه حمل و نقل ریلی نسبت به جاده ای، نوسازی واگن های موجود در شبکه ریلی و افزودن واگن های نو مطابق با آخرین استانداردهای جهانی، می تواند در کاهش هزینه ها و زمان ترانزیت کالا مؤثر باشد.

زیادی از این راه نصیب کشور شود. از این رو، به کارگیری این ظرفیت بالقوه در راستای توسعه حمل و نقل ترانزیتی کشور یکی از مواردی است که می تواند موجب تبدیل شدن ایران به هاب ترانزیت در بین کشورهای پیرامون شود. اما به رغم وجود فرصت ها و مزیت هایی که برای بخش ترانزیتی کشور می توان برشمرد و با عنایت به حجم تجارت بین کشورهای پیرامون، می توان نتیجه گرفت، در صورتی که برنامه ریزان و سیاست گذاران کشور اقدام اساسی در این حوزه انجام ندهند، شاهد دور زدن ایران توسط کشورهای منطقه خواهیم بود که این موضوع سهم ایران از منافع ترانزیت کالا را به حداقل ممکن می رساند.

### نتیجه گیری و پیشنهادها

متأسفانه با وجود موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی ایران، وجود موانع و مشکلاتی از جمله فرسودگی و عمر بالای ناوگان، نبود سیستم یکپارچه اطلاعاتی، عدم تکمیل زیرساخت های حمل و نقل به دلیل زمان بر شدن پروژه های عمرانی در کشور، نامناسب بودن توزیع خطوط ریلی در کشور، زمان بر بودن ترانزیت کالا در حمل و نقل ریلی و مشکلات نرم افزاری، مانع توسعه صنعت ترانزیت و استفاده حداکثری از ظرفیت های بالقوه این صنعت در کشور شده است. راهبردهای زیر به منظور برطرف کردن مشکلات صنعت ترانزیت کشور ارائه می شود.

- **مدیریت یکپارچه بخش ترانزیت کالا:** دخالت سازمان ها و ارگان های مختلف در فرآیند ترانزیت



است. در این ارتباط باید توسعه و نهایی کردن طرح‌های مربوط به خط راه‌آهن آستارا - رشت و اردبیل - مغان با توجه به فاصله کم این شهرها با شهر باکو، در مرکز توجه قرار گیرد. باید به‌نوعی نگاه امنیتی نسبت به طرح‌های اقتصادی برداشته شود و در راستای توسعه همه‌جانبه و برابر در سراسر کشور گام برداشته شود. داشتن نگاه امنیتی نسبت به طرح‌های توسعه‌ای، به توسعه نابرابر مناطق مختلف و کاهش مقبولیت نظام در مناطق کمتر توسعه‌یافته منجر شده و درنهایت، به تنش و ناامنی بیشتر و حرکت‌های گریز از مرکز و تجزیه‌طلبانه دامن می‌زند.

### منابع

- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری برای سال‌های مختلف.
- راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، سالنامه آماری برای سال‌های مختلف.
- خبرگزاری ایسنا، مهم‌ترین چالش‌های ترانزیت کالا و راهکارهای آن.
- مرکز پژوهش‌های مجلس، مشکلات ترانزیت کالاهای خارجی در کشور.

- **اتصال چشمه‌های بار به شبکه ریلی:** همان‌طور که اشاره شد، توزیع خطوط ریلی در کشور نامناسب بوده به‌طوری که بعضی از محورهای ریلی ساخته شده فاقد توجیه بار و مسافر هستند و همین موضوع کاهش بهره‌وری خطوط ریلی را به‌همراه داشته است. در بعضی محورها خطوط ریلی احداث شده مشتری‌چندانی نداشته و صرفاً به دلایل سیاسی - اجتماعی و کسب محبوبیت از منابع ملی برای اتصال شهر مورد نظر به شبکه ریلی هزینه شده است. لذا پیشنهاد می‌شود به‌منظور افزایش بهره‌وری در خطوط ریلی و استفاده حداکثری از مزایای اقتصادی ترانزیت کالا در کشور، اتصال چشمه‌های بار به شبکه ریلی نسبت به اتصال همه استان‌ها به شبکه ریلی، در اولویت قرار گیرد.

- **تنش‌زدایی و به‌کارگیری دیپلماسی اقتصادی فعال به‌ویژه با کشورهای همسایه:** دیپلماسی کارآمد و فعال و عادی‌سازی روابط سیاسی و دیپلماتیک با دیگر کشورها یکی از پیش‌نیازهای لازم و ضروری برای بهره‌مندی از منافع اقتصادی و ملی نهفته در ترانزیت کالا می‌باشد. ازاین‌رو لازم است با به‌کارگیری دیپلماسی کارآمد و فعال اقتصادی نسبت به کشورهای منطقه، روابط اقتصادی و سیاسی با آنها تقویت شود و زمینه برای مشارکت دادن کشورهای فرامنطقه‌ای در طرح‌ها فراهم شود.

- **توسعه و نهایی کردن طرح‌های زیرساختی ناتمام:** گسترش کریدورهای ارتباطی و ترانزیتی با باکو، گام اولیه در راستای ایفای نقش فعال در کریدورهای بین‌المللی شرق - غرب و شمال - جنوب