

تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی

زهرا مشفق^۱

چکیده

کشور ایران با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی و قرار گرفتن در کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب از مزیت بالقوه‌ای برخوردار است و برای بسیاری از کشورهای جهان اهمیت و جایگاه ویژه‌ای به لحاظ ترانزیتی دارد و بدون شک می‌تواند نقش پررنگی در تبادلات کالا بین کشورهای عضو در کریدورها داشته باشد. در این راستا، برای تبیین بیشتر نقش سیاست‌گذاران در عملیاتی کردن بهتر کریدورهای بین‌المللی می‌توان به: تدوین برنامه راهبردی توسعه مسیرهای ترانزیتی مبتنی بر نقاط قوت و ضعف، افزایش تعاملات میان نهادهای درگیر در توسعه ترانزیت، همکاری و تعامل با کشورهای ذی‌نفع در یک کریدور، بررسی رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیتی ایران در راهگذرهای بین‌المللی، رقابتی کردن کریدور دریایی چابهار، به‌کارگیری شیوه‌های بازاریابی نوین در راستای معرفی مزیت‌های ترانزیتی کالا و ایجاد شرکت‌های معتبر چندمنظوره در سطح بین‌المللی اشاره کرد.

واژگان کلیدی: کریدور بین‌المللی، مسیرهای ترانزیت، حمل‌ونقل ریلی، ایران.

مقدمه

بازارهای مصرف اشباع‌نشده که با مبداهای تولیدی فاصله دارند، ترانزیت کالا را بین کشورها در دورترین نقاط جهان اجتناب‌ناپذیر کرده است. کاستن از هزینه و زمان حمل‌ونقل کالا از عواملی است که کشورها و صاحبان کالا را بر آن می‌دارد تا شیوه‌های گوناگون کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل کالا را به کار گیرند. شیوه‌های گوناگون حمل‌ونقل یا ترانزیت کالا شامل هوایی، زمینی، دریایی و ریلی است که هر یک با توسعه و تکمیل خطوط خود در راستای کاهش هزینه و زمان حمل با یکدیگر در رقابت هستند.

ترانزیت کالا از جمله فعالیت‌های سودآور برای کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش‌افزوده و

صنعت حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از زیربنایی‌ترین بخش‌های اقتصادی در هر کشور به شمار می‌آید؛ به‌نحوی که این صنعت به‌عنوان شاخص توسعه‌یافتگی جوامع شناخته شده است. بسیاری از صاحب‌نظران اقتصادی نیز توسعه و پیشرفت همه‌جانبه کشورها را مشروط به توسعه بخش حمل‌ونقل می‌دانند و این صنعت را به‌عنوان محور فعالیت‌های اساسی و زیربنای تحول در کشورها به شمار می‌آورند که ترانزیت نقش مهمی در رشد و توسعه این بخش ایفا می‌کند.

افزایش توان کمی و کیفی تولید که عمدتاً در اثر ارتقای سطح فناوری پدید می‌آید و همچنین، وجود

zahra.moshfegh@ut.ac.ir

^۱ دانشجوی دکتری اقتصاد، دانشکده اقتصاد، دانشگاه تهران، تهران، ایران

اصطلاح Transit Lock شویم یا به عبارت دیگر، در درون شبکه‌ای از مسیرهای متنوع ترانزیتی بین‌المللی واقع شویم که از قلمرو ما عبور نمی‌کنند. اهمیت توجه به موضوع ترانزیت در کشور تا حدی است که در بند ۲۵ برنامه ششم توسعه، بر توسعه حمل‌ونقل ریلی-باری با اولویت تجهیز شبکه و پایانه‌های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی به‌ویژه کریدور شمال-جنوب با هدف توسعه صادرات و ترانزیت بار برای تسهیل تجارت، افزایش سهم کشور در تجارت بین‌الملل و توسعه صادرات غیرنفتی تأکید شده است. نظر به اهمیت موضوع ترانزیت برای اقتصاد ایران، پژوهشکده امنیت اقتصادی تدبیر در حال تدوین سلسله گزارش‌هایی با محوریت جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی است. این گزارش، نخستین گزارش از این مجموعه است که در شش بخش تهیه شده است. بخش نخست، به بررسی اهمیت ترانزیت کالا برای اقتصاد کشور می‌پردازد. بخش دوم عملکرد بخش ترانزیت کالا را در سال‌های اخیر مورد تحلیل و بررسی قرار می‌دهد. بخش‌های سوم و چهارم به ترتیب به معرفی کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای و همچنین، کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی متعامل و هم‌افزار با شبکه حمل‌ونقل ایران می‌پردازد تا جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی مشخص شود. فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت برای اقتصاد ایران در بخش‌های پنجم و ششم مورد بررسی قرار گرفته است. درنهایت، با توجه به جایگاه ایران در

فرصت‌های شغلی شمرده می‌شود. کشورهایی که در مسیر ترانزیت بین‌المللی قرار دارند، با فراهم ساختن بستری مناسب در راستای گسترش این فعالیت، فرصت‌های بسیاری را برای دستیابی سریع‌تر به رشد و توسعه اقتصادی خود فراهم می‌کنند. ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب، از مزایای ترانزیتی ویژه‌ای بهره‌مند است و با گسترش شبکه حمل‌ونقل کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به شکل مطلوب استفاده کند. با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی ایران و قرار گرفتن آن در کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب از مزیت بالقوه‌ای برخوردار است و برای بسیاری از کشورهای جهان اهمیت و جایگاه ویژه‌ای به لحاظ ترانزیتی دارد. این موضوع سبب شده است تا بسیاری از کشورهای همسایه برای ایجاد ارتباط بین آسیای میانه با کشورهای حوزه خلیج فارس و همچنین، برقراری روابط تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی، از خاک ایران استفاده کنند.

در واقع، کوتاه شدن زمان مسیر، مزیت عمده ترانزیت کالا از طریق ایران است که برای برخی از کشورهای همسایه مقرون‌به‌صرفه نیز هست. با توجه به موقعیت جغرافیایی کشورمان، ایران نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا، اروپا و کشورهای منطقه و به‌طورکلی توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت ایفا می‌کند. با توجه به این مزیت مهم، نباید به سمتی حرکت کنیم که در

منابع نفتی دارند، دستیابی به منابع درآمدی دیگر که جایگزین درآمد حاصل از فروش نفت باشد، بسیار حائز اهمیت است. یکی از این منابع درآمدی جایگزین، ترانزیت کالا است که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر اقتصاد ایران اثرگذار است. اهمیت ترانزیت در ابعاد مختلف اقتصادی، امنیتی و سیاسی قابل تجزیه و تحلیل است که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود.

الف- اهمیت ترانزیت از بعد اقتصادی

بدیهی است که درآمدهای ناشی از عوارض ترانزیتی کشورهای واسط، کاملاً به موقعیت جغرافیایی آن‌ها بستگی دارد که افزون‌بر افزایش تولید ناخالص ملی، بر اقتصاد منطقه‌ای نیز تأثیرگذار است. در ادامه، به مهم‌ترین آثار صنعت ترانزیت در اقتصاد کشور اشاره می‌شود.

۱- ترانزیت یکی از منابع ارزآوری برای کشور است که با توجه به ظرفیت‌های موجود، جایگاه استراتژیک و موقعیت ایران، منافع حاصل از ترانزیت خارجی باید سهم عمده‌ای در اقتصاد کشور داشته باشد. از جمله کانال‌های کسب درآمد ارزی از ترانزیت خارجی می‌توان به کسب درآمد ارزی از طریق رفت‌وآمد وسایل نقلیه و حمل بار و مسافر توسط سازمان‌ها و مؤسسات ذی‌نفع مانند سازمان بنادر و دریانوردی، راه‌آهن جمهوری اسلامی، سازمان هواپیمایی و ناوگان جاده‌ای کشور، کسب درآمد ارزی ناشی از صدور ویزا برای رانندگان و مسافران ترانزیتی، کسب درآمد ریالی و ارزی ناشی از خدمات بیمه‌ای، بانکی، تخلیه، بارگیری و انبارداری و کسب درآمد ارزی بالا ناشی از

کریدورهای بین‌المللی و فرصت‌ها و چالش‌های موجود، ملاحظاتی برای بهبود بهره‌برداری از ظرفیت ترانزیت کشور ارائه شده است.

۱- اهمیت ترانزیت کالا در ایران

حمل و نقل ترانزیت را می‌توان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و هم‌گرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. کشورها می‌کوشند که در مبادلات منطقه‌ای با ایجاد شرایط مطلوب، زمینه ترانزیت کالا از قلمروی خودشان را ایجاد کنند. این فضا، هم به کسب درآمد برای کشور مورد نظر و هم به افزایش جایگاه سیاسی و ژئوپلیتیکی کشور در محیط بین‌الملل منجر می‌شود. همچنین، باعث افزایش وابستگی کشورهای مقصد به کشور مسیر ترانزیت می‌شود. بنابراین، مزایای ترانزیت چندوجهی است. اگر کشوری دارای موقعیت جغرافیایی مناسب برای ترانزیت باشد و بخواهد از این توان برای ارتقای جایگاه خود در محیط بین‌الملل بهره‌گیرد، لازم است در کنار زیرساخت‌های فیزیکی مناسب، فضای قانونی، حقوقی و حتی سیاسی خود را آماده کند (امیراحمدیان، ۱۳۹۵).

اصولاً هر کشوری با توجه به شرایط و مقتضیات خود نسبت به کسب درآمد روش‌هایی را در پیش می‌گیرد. برای کشورمان که دولت‌ها وابستگی بالایی به

۵- واقع شدن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری اکو، فرصت‌ها و مزایای فراوانی برای ایران فراهم آورده است که بهره‌برداری درست و به‌موقع از این فرصت‌ها با برقراری ارتباط حمل‌ونقلی مؤثر، کارآمد و امن با کشورهای هدف نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و در نتیجه، توسعه ترانزیت ایفا می‌کند.

ب- اهمیت ترانزیت از بعد سیاسی-امنیتی

ترانزیت کالا افزون‌بر دستاوردهای اقتصادی، امنیت کشورهای منطقه را نیز به هم گره زده است و منجر به افزایش ضریب امنیتی کشور می‌شود. زمانی که کشوری در ترانزیت کالا به کشورهای دیگر نقش داشته و تأمین‌کننده منافع دیگر کشورها و در راستای همکاری‌های مشترک اقتصادی و سیاسی آن‌ها باشد، خودبه‌خود به عاملی مهم برای امنیت ملی منطقه‌ای و حتی جهانی تبدیل می‌شود. تحقق این موضوع نشان‌دهنده اعتبار سیاسی کشور در جامعه بین‌المللی است. با توجه به ماهیت و اهمیت ترانزیت کالا، در برخی از موارد می‌توان از آن حتی به‌عنوان اهرم سیاسی نیز استفاده کرد. به‌طورکلی، عبور کالاهای ترانزیتی از هر کشور نه‌تنها از لحاظ اقتصادی حائز اهمیت است، بلکه نشان از اعتبار سیاسی آن کشور در جوامع بین‌المللی و تجاری جهان نیز دارد.

۲- عملکرد ترانزیت کالا در ایران

موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی کشورمان سبب شده است تا بسیاری از کشورهای همسایه برای ایجاد ارتباط بین

انتقال مواد سوختی از طریق سوآپ توسط شرکت ملی نفت ایران اشاره کرد. بنابراین، ترانزیت یکی از منابع مهم ارزآوری برای کشور شمرده می‌شود.

۲- ترانزیت افزون‌بر ایجاد درآمد ارزی، از بعد اشتغال‌زایی و تقویت بازار کار برای اقتصاد کشور اهمیت دارد. بررسی‌های کارشناسی انجام‌شده در خصوص صنعت ترانزیت نشان می‌دهد که این صنعت امکان ایجاد فرصت‌های شغلی با هزینه کم را دارد؛ به‌طوری‌که برآوردهای انجام‌شده در این زمینه نشان می‌دهد که عبور هر یک میلیون تن کالا از کشور برای حدود ۲۰ هزار نفر فرصت شغلی مناسب ایجاد می‌کند.

۳- به‌موازات گسترش خطوط ریلی، بسیاری از مراکز اشتغال‌زایی کوچک و متوسط و نیز صنایع بزرگ و مادر و در مرحله بعد، دیگر صنایع جنبی آن‌ها امکان شکل‌گیری و استقرار در حاشیه این خطوط را پیدا می‌کنند که از این میان می‌توان به مشاغل مربوط به بخش تعمیر و نگهداری خطوط، تجهیزات و ماشین‌آلات شبکه ریلی اشاره کرد.

۴- از دیگر مواردی که می‌توان به‌عنوان اهمیت ترانزیت از بعد اقتصادی اشاره کرد، افزایش سهم کشور در تجارت بین‌الملل است. بر اساس آخرین آمار و اطلاعات سازمان تجارت جهانی، سهم ایران از کل تجارت جهان در سال ۲۰۱۹، ۰/۱ درصد بوده است. استفاده از فرصت‌های بالقوه ایران در حوزه ترانزیت در افزایش این سهم اثرگذار است.

آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا می‌کند. در جدول شماره ۱، هزینه و زمان حمل‌ونقل از طریق خاک ایران و برخی از کشورهای منطقه نشان داده شده است.

آسیای میانه با کشورهای حاشیه خلیج فارس و همچنین، برقراری روابط تجاری بین کشورهای شرق آسیا با کشورهای اروپایی، از خاک ایران استفاده کنند. بنابراین، ایران نقش مهمی در تسهیل تجارت میان

جدول ۱- مقایسه هزینه حمل‌ونقل از ایران و برخی کشورهای منطقه (۲۰۲۰)

شاخص	زمان (ساعت)		هزینه (دلار)	
	صادرات کالا	واردات کالا	صادرات کالا	واردات کالا
ایران	۳۳	۴۰	۴۷۵	۷۵۰
تاجیکستان	۶۶	۱۲۶	۶۵۳	۴۸۳
ازبکستان	۹۹	۱۷۴	۵۷۰	۵۷۰
قزاقستان	۱۲۸	۶	۶۷۰	۰
آذربایجان	۳۳	۳۳	۴۶۴	۵۰۰
ارمنستان	۲	۲	۲۵۰	۱۰۰
افغانستان	۲۲۸	۳۲۴	۷۹۷	۱۶۵۰
ترکیه	۴	۳	۴۱۳	۱۲۶

مأخذ: doing business, 2020.

این ظرفیت تنها ۱۰ میلیون تن مورد استفاده قرار گرفته است. در ایران، ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی کانتینری در درون کشور در انحصار جاده و راه آهن درصد خیلی پایینی از این نوع حمل‌ونقل را به خود اختصاص داده است.

برای ارائه تصویری از عملکرد ترانزیتی کشور، در ادامه بر اساس آخرین آمار و اطلاعات در دسترس، میزان ترانزیت کشور در سال‌های اخیر مورد بررسی قرار می‌گیرد. نگاهی به روند ترانزیت جاده‌ای و ریلی کشور در دهه ۹۰ حاکی از آن است که در مجموع، ترانزیت زمینی کشور با نوساناتی همراه بوده و حتی در سال‌های اخیر روند نزولی نیز به خود گرفته است. بر اساس آمار سازمان راهداری کشور، تناژ ترانزیت ریلی در دهه اخیر از مرز ۱/۶ میلیون تن عبور نکرد و تناژ

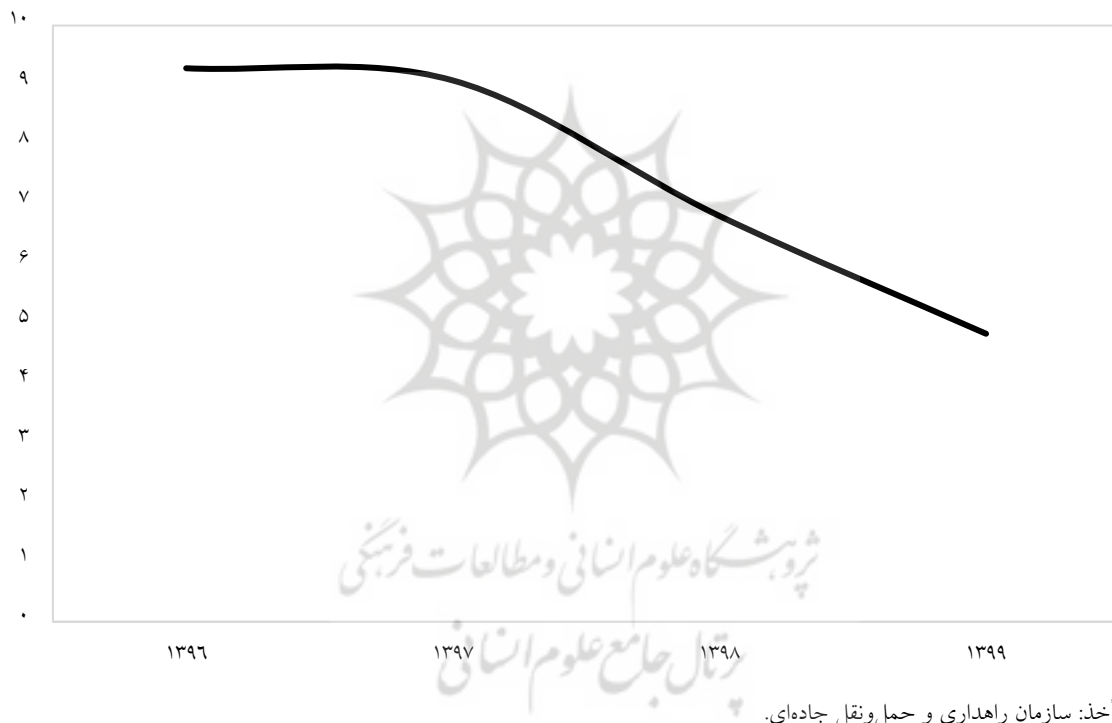
همان‌طور که در جدول شماره ۱ مشاهده می‌شود، بر اساس آمار و اطلاعات گزارش کسب‌وکار جهانی (۲۰۲۰)، هزینه تجارت (صادرات و واردات) ایران در مقایسه با بیشتر کشورهای منطقه به استثنای ترکیه، ارمنستان و آذربایجان کمتر است. منظور از هزینه تجارت در اینجا روند صدور یا ورود کالا شامل هزینه‌های مربوط به اسناد مختلف، هزینه‌های مدیریت و هزینه‌های مربوط به حمل و جابه‌جایی کالا در ترمینال‌های کانتینری است.

ایران با ۱۵ کشور همسایه است که پس از روسیه و چین، بیشترین همسایه را دارد، اما منافی که از ترانزیت باید نصیب کشورمان شود، بسیار اندک است. با وجود ۲۰ هزار کیلومتر راه ترانزیتی و توانایی ترانزیت ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن کالا در سال، تاکنون از

سال ۱۳۹۹ به ۴/۸ میلیون تن رسیده است. در خصوص میزان ترانزیت در سال ۱۴۰۰ آمار رسمی منتشر نشده، اما بر اساس اظهارات مقامات مربوط، در این سال ترانزیت کالا کشور رشد شایان توجهی در مقایسه با سال ۱۳۹۹ داشته و از ۹ میلیون تن عبور کرده است. یکی از مهم‌ترین دلایل این موضوع، فروکش کردن پاندمی کروناست.

ترانزیت جاده‌ای نیز روند افزایشی سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۹۰ را که منجر به عبور بیش از ۱۲ میلیون تن کالا از کشور شد، تکرار کرد. آمار و اطلاعات منتشر شده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای حاکی از آن است که از سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۹، میزان ترانزیت کالا از کشور روند نزولی داشته است. در سال ۱۳۹۶ حدود ۹ میلیون تن کالا از کشور ترانزیت شده که این رقم در

نمودار ۱- میزان ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از مرزهای کشور (۱۳۹۶-۱۳۹۹) (میلیون تن)



نیز از طریق ورود از بنادر، خروج از مرزهای جاده‌ای (با کامیون) صورت گرفته است. برای ترانزیت مواد غیرنفتی، ترانزیت از مسیر ورود از بنادر و خروج از مرزهای جاده‌ای و برای مواد نفتی عکس آن، یعنی ورود از مرزهای جاده‌ای و خروج از بنادر بیشترین سهم را در مسیرهای ترانزیتی داشته است.

با توجه به آنکه بخش زیادی از ترانزیت کشور به صورت جاده‌ای صورت می‌گیرد، داده‌های مربوط به ترانزیت جاده‌ای مورد بررسی قرار می‌گیرد. همان‌طور که در جدول شماره ۲ مشاهده می‌شود، بیش از ۸۰ درصد ترانزیت جاده‌ای که در سال ۱۳۹۹ انجام شده، ترانزیت مواد غیرنفتی بوده که ۶۷ درصد (معادل ۲ میلیون و ۸۰۰ تن)

جدول ۲- میزان واردات و صادرات کالا از مرزهای جاده‌ای برحسب نوع عبور (سال ۱۳۹۹) (تن)

شرح	مواد نفتی	مواد غیرنفتی	جمع	درصد از کل
جاده‌ای به جاده‌ای (با کامیون)	۱۷۷۵۹۱	۱۰۵۴۰۲۶	۱۳۳۱۶۱۸	۲۵/۵
ورود از مرزهای جاده‌ای (با کامیون)، خروج از بنادر	۴۶۲۴۸۱	۱۸۹۸۴۶	۶۵۲۳۲۷	۱۳/۵
ورود از بنادر، خروج از مرزهای جاده‌ای (با کامیون)	۷۱۳۲۷	۲۷۵۲۳۵۲	۲۸۲۳۶۸۰	۵۸/۵
بنادر به بنادر (با کامیون)	۱۷۴۳۲	۱۰۴۲۵۲	۱۲۱۶۸۴	۲/۵
جمع جاده‌ای	۷۲۸۸۳۲	۴۱۰۰۴۷۷	۴۸۲۹۳۰۹	۱۰۰
درصد از کل	۱۵/۱	۸۴/۹	۱۰۰	

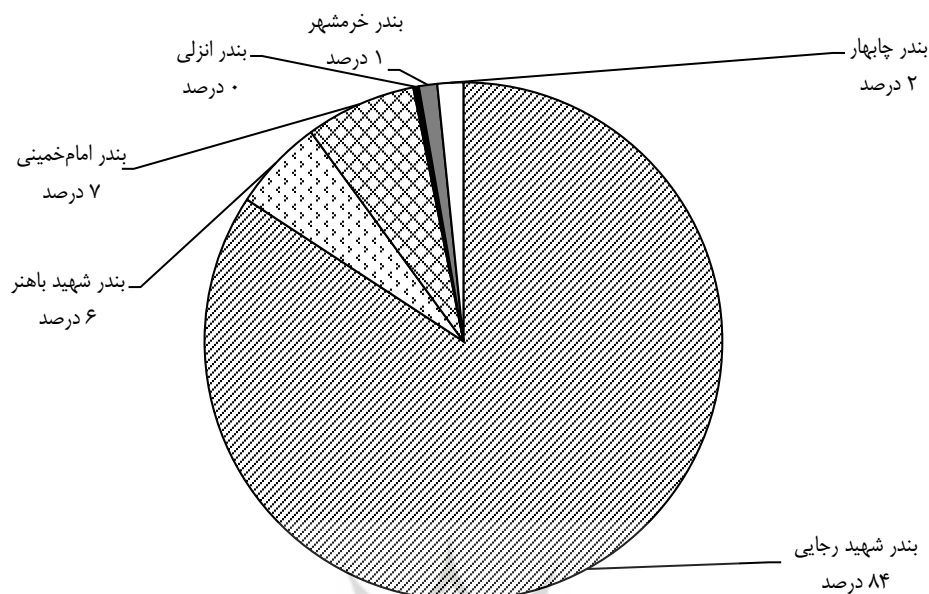
مأخذ: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

مقایسه با دیگر بنادر جنوب کشور در پایین‌ترین مرتبه قرار دارد. درحالی‌که در بندر شهید رجایی به‌عنوان اصلی‌ترین بندر کشور به‌طور متوسط در هر سال نزدیک به ۴۰۰۰-۳۰۰۰ فروند شناور وارد و خارج می‌شود، در بندر چابهار با وجود ظرفیت‌های فراوان آن برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ، به‌طور متوسط سالانه نزدیک ۳۰۰ کشتی وارد و خارج می‌شوند.

با توجه به نقش مهم بنادر کشور در عملکرد ترانزیتی، در نمودار شماره ۲، سهم بنادر مهم کشور از کل حجم تخلیه و بارگیری کانتینر کشور نشان داده شده است. همان‌طور که در نمودار شمار ۲ ملاحظه می‌شود، در سال ۱۳۹۹، بنادر شهید رجایی و امام‌خمینی به ترتیب با ۸۴ و ۷ درصد، بالاترین سهم را از کل حجم تخلیه و بارگیری کانتینر کشور داشتند. همچنین، سهم بندر چابهار به‌عنوان یکی از راهبردی‌ترین بنادر کشور که نقش مهمی در توسعه همه‌جانبه کشور و افزایش همکاری‌های منطقه‌ای و جهانی دارد، معادل ۲ درصد بوده است. سهم این بندر در مقایسه با بندر اصلی کشور (شهید رجایی) بسیار پایین است. آمار و ارقام منتشرشده سازمان بنادر کشور حاکی از آن است که حجم عملیات تخلیه و بارگیری در بندر چابهار در ۲ سال گذشته نزدیک به ۵۰ درصد افت داشته و به رقم ۲۷۸۲۲ (TEU) رسیده است. مقایسه آمار کشتی‌های ورودی به بنادر مورد بررسی نشان می‌دهد که نرخ ورود کشتی‌ها به بندر چابهار در

در ایران بخش زیادی از بازرسی‌ها افزون‌بر گمرک، به پشتیبانی نهادهایی مانند مبارزه با قاچاق کالا صورت می‌گیرد و هیچ طبقه‌بندی‌ای برای کالاها در خصوص اعمال پروتکل‌ها وجود ندارد.

نمودار ۲- سهم بندر مهم کشور از کل حجم تخلیه و بارگیری کانتینری کشور (سال ۱۳۹۹)



بندر چابهار □ بندر خرمشهر ■ بندر انزلی ■ بندر امام خمینی □ بندر شهید باهنر □ بندر شهید رجایی □

مأخذ: سازمان بندر و دریانوردی ایران.

تقسیم‌بندی می‌شوند (Georg, 2016). قاعدتاً هر کشور ترجیح می‌دهد در چرخه اقتصاد بین‌الملل، تمام توانش را به کار گیرد تا به صورت مطلوب زمینه استفاده دیگر کشورها از سرزمین خود را برای برطرف کردن نیازهای اقتصادی-اجتماعی در راستای منافع ملی فراهم کند. در سال ۱۹۵۳ بیشتر کشورهای جهان در فنلاند گرد هم آمدند و از بین راه‌های مختلف در دنیا که می‌توانست برای عبور و مرور کالاها و ترانزیت مورد استفاده قرار گیرد، ۵۰ مسیر را شناسایی کردند.

ایران به‌عنوان چهارراه تجارت جهانی از سمت جنوب به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان و به تبع آن، کشورهای آسیای جنوب شرقی، چین و ژاپن، دسترسی دارد. از سمت غرب و شمال نیز به روسیه،

به‌رغم موقعیت جغرافیایی و مزایای اقتصادی بندر چابهار که آن را تبدیل به بندری استراتژیک کرده است، به دلیل هزینه‌های حمل بالای ترانزیت کالا از هند به افغانستان از مسیر دریایی، بندر چابهار برای تاجران جذابیت ندارد.

۳- معرفی کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای

کریدور اصولاً به راهرو یا دالانی گفته می‌شود که برای حمل و نقل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد. در هر کریدوری از شیوه‌های مختلف حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی و دریایی) استفاده می‌شود. کریدورها از لحاظ اهمیت جهانی به ۵ دسته کریدورهای کشوری، کریدورهای منطقه‌ای، کریدورهای قاره‌ای، کریدورهای بین‌قاره‌ای و کریدورهای جهانی

کشورهای قفقاز و حاشیه دریای خزر و کشورهای اروپایی دسترسی دارد. ایران، در واقع استراتژیک‌ترین نقطه دنیا را در اختیار دارد و عملاً کوتاه‌ترین مسیر اتصال آسیای میانه و کشورهای CIS به آب‌های آزاد را از آن خود کرده است. در جنوب ایران خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه گلوگاه انرژی جهان شمرده می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر، بهترین مسیر ارتباطی دریایی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان قرار دارد که نقش مهمی در توسعه ترانزیت و تجارت میان این کشورها ایفا می‌کند. با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک ایران، کشورمان در مسیر کریدورهای مهم تجاری بین‌المللی و منطقه‌ای واقع شده است که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود.

– کریدورهای بین‌المللی

۱- کریدور میانی اسکاپ^۱ یا تراسیکا^۲.

۲- کریدور جنوبی اسکاپ یا شاخه جنوبی کریدور سراسری ریلی آسیا^۳.

۳- کریدور شرق به غرب (جاده ابریشم).

۴- کریدور شمال-جنوب^۴.

۵- کریدور حمل‌ونقل اروپا-آسیا^۵.

۶- کریدور آلتید^۶ (طرح توسعه شبکه زیربنای حمل‌ونقل زمینی آسیا).

– کریدورهای منطقه‌ای

۱- کریدور ریلی سواحل شرقی دریای خزر^۷.

۲- کریدور توافق‌نامه عشق‌آباد^۸.

۳- کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI)^۹.

۴- کریدور KTAI + چین^{۱۰}.

۵- کریدور توافق‌نامه چابهار^{۱۱}.

۶- کریدور خلیج فارس-دریای سیاه^{۱۲}.

۴- معرفی کریدورهای بین‌المللی عبوری از

ایران

از ۳۰ کشور محصور در خشکی جهان، ۱۲ کشور در همسایگی ایران قرار گرفته‌اند که برای رفع نیازمندی‌های خود، به عبور از خاک ایران نیاز دارند. ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در مسیر چندین کریدور بین‌المللی و منطقه‌ای قرار گرفته است که در ادامه برخی از مهم‌ترین این کریدورها معرفی می‌شوند.

۴-۱- کریدور شمال-جنوب

مبدأ کریدور: کیومینگ^{۱۳} در منطقه جنوب چین.

1. ESCAP: Economic and Social Commission for Asia and Pacific
2. TRACECA: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
3. TAR: Trans-Asian Railway Southern Corridor
4. INSTC: International North – South Transport Corridor
5. EATL: Euro-Asian Transport Links
6. ALTID: Asian Land Transportation Infrastructure Development
7. East Coast Corridor of Caspian Sea
8. Ashgabat Agreement Corridor
9. Islamabad-Tehran -Istanbul Corridor
10. KTAI+ China Corridor
11. Chabahar Agreement
12. Six lateral Transit Corridor of Persian Gulf- Black S
13. Kuming

مسیر ترانزیتی این کریدور ۷۲۰۰ کیلومتر است که از بندر «نهایا شوا» در بمبئی هند آغاز می‌شود و تا بندر هلسینکی در فنلاند ادامه می‌یابد. کریدور شمال-جنوب، اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر و سپس از طریق روسیه به سن‌پترزبورگ و شمال اروپا متصل می‌کند. در واقع، در این کریدور قاره‌های آسیا و اروپا به هم پیوند داده می‌شوند و ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌شود. همان‌طور که در شکل شماره ۱ نیز مشاهده می‌شود، قرار گرفتن ایران در حلقه اتصال کریدور مهم شمال-جنوب که شبه‌قاره هند را از طریق ایران به آسیای میانه، قفقاز، روسیه و اروپا متصل می‌کند، به‌عنوان فرصتی طلایی برای توسعه اقتصاد ایران در تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی شمرده می‌شود.

مقصد کریدور: کاپیکوی^۱ در ترکیه به سمت اروپای شرقی. **کشورهای مسیر کریدور:** چین (شهر کیومینگ)، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران، ترکیه، بلغارستان، مجارستان، چک و آلمان.

نوع حمل‌ونقل: حمل‌ونقل ریلی و فری‌بوت در منطقه دریاچه وان ترکیه.

کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب از جمله ۱۰ کریدور ترانزیتی بین‌المللی در نشست کشورهای عضو اتحادیه اروپا در هلسینکی در سال ۱۹۹۲ معرفی شده است. این کریدور در سپتامبر ۲۰۰۰ در سن‌پترزبورگ به‌عنوان شاه‌راه ترانزیتی شماره ۹ بین کشورهای ایران، روسیه و هند به تصویب رسید. در حال حاضر، توافق‌نامه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب با پذیرش ۱۰ کشور جدید گسترش یافته است. این کشورها شامل آذربایجان، ارمنستان، بلغارستان (عضو ناظر)، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس و عمان هستند.

شکل ۱- نقشه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب



مأخذ: وزارت راه‌وشهرسازی

1. Kapıköy

اهداف اساسی از ایجاد کریدور بین‌المللی

شمال-جنوب

- توسعه مناسبات حمل‌ونقلی برای سامان‌دهی حمل‌ونقل کالا و مسافر.
 - افزایش دسترسی طرف‌های متعهد این موافقت‌نامه به بازارهای جهانی.
 - تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و حفظ محیط‌زیست بر اساس استانداردهای بین‌المللی.
 - هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل‌ونقل و ایجاد قوانین و مقررات مورد نیاز حمل‌ونقل برای اجرای موافقت‌نامه.
 - تأمین شرایط برابر برای عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل‌ونقل کالا و مسافر در کشورهای متعهد.
- بزرگ‌ترین ویژگی کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، کوتاه کردن زمان حمل‌ونقل است. برای کریدور شمال-جنوب بر اساس تعریف سازمان اسکاپ (کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و پاسیفیک) سه شاخه تعریف شده است.
- الف) شاخه اصلی (عبور از دریای خزر): برای ارتباط اروپا از طریق کشور روسیه و عبور از دریای خزر به صورت شمالی-جنوبی و سپس ورود به ایران از طریق بنادر ایرانی حوزه دریای خزر (بندرهای امیرآباد و انزلی) و گذر از خاک ایران از طریق سیستم ریلی یا جاده‌ای تا بندرعباس و از آنجا به کشورهای آسیای جنوب و جنوب شرقی. بخشی از کریدور شمال-جنوب که در ایران قرار گرفته، دارای دو شاخه شرقی و غربی است.

ب) شاخه غربی (عبور از غرب دریاچه خزر): کالاهای اروپایی از طریق روسیه یا از طریق دریای سیاه و گرجستان به کشور آذربایجان می‌رسند و از طریق مرز آستارا وارد ایران می‌شوند. این مسیر، ارتباط اروپا تا بندرعباس را به صورت تمام‌زمینی فراهم می‌سازد و دارای کمترین زمان حمل در میان دیگر گزینه‌ها برای ارتباط اروپا با خلیج فارس و شبه‌قاره هند است.

پ) شاخه شرقی (عبور از شرق دریای خزر): از طریق روسیه و عبور از جمهوری ترکمنستان، مرز سرخس یا دیگر مرزها در شرق دریای خزر به ایران می‌رسد و در نهایت، به بندرعباس ختم می‌شود.

شاخه شرقی در واقع همان محور ریلی چابهار-سرخس است که تاکنون ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. شاخه غربی نیز محور ریلی رشت-انزلی-آستارا در خاک ایران است که به‌رغم مزایای فراوانی که می‌تواند داشته باشد، در حال حاضر حلقه مفقوده کریدور شمال-جنوب شمرده می‌شود که با توجه به کمبود زیرساخت‌های موجود، هنوز به بهره‌برداری نرسیده است. محور ریلی رشت-انزلی-آستارا به طول حدود ۳۰۰ کیلومتر، یکی از پروژه‌های ریلی مهم کشور است؛ زیرا تکمیل این پروژه محور ترانزیتی ایران را تکمیل می‌کند.

بر اساس آمار و اطلاعات در دسترس، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. اگر مسیرهای ریلی و جاده‌ای ناتمام این کریدور در

می‌گذرد. این دو محور رقیب کریدور شرق به غرب در محور سرخس-رازی است، اما کریدور شمال-جنوب رقیبی ندارد. جدول شماره ۳، طول زمان تقریبی حمل کالا در کریدور شمال-جنوب را در مقایسه با مسیر سنتی (کانال سوئز) نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، مدت زمان حمل کالا در این کریدور در مقایسه با مسیر سنتی تقریباً نصف است.

ایران تکمیل شود، ایران می‌تواند از عبور و ترانزیت کالا از خطوط ریلی و جاده‌ای درآمد‌های بالایی کسب کند. یکی از مزیت‌های اصلی در خصوص کریدور شمال-جنوب این است که برخلاف دیگر کریدورهای عبوری از ایران مانند کریدور شرق به غرب، رقیب ندارد. برای کریدور شرق به غرب دو رقیب با نام‌های کریدور تراسیکا که از دریای خزر می‌گذرد و آلتید وجود دارد که از شمال دریای خزر

جدول ۳- مقایسه زمانی کریدور شمال-جنوب و مسیر سنتی

مسیر	تعداد روز حمل کالا در مسیر کریدور شمال-جنوب	تعداد روز حمل کالا در مسیر کانال سوئز
بندرعباس (ایران)-هلسینکی (فنلاند)	۱۹	۴۲
کراچی (پاکستان)-هلسینکی (فنلاند)	۲۵	۴۵
مومبای (هند)-هلسینکی (فنلاند)	۲۲	۴۵

مأخذ: <http://ports.com>

تاجیکستان) را در شرق به حوزه‌های قفقاز، آسیای غربی و دریای مدیترانه و کشورهای شمال آفریقا و جنوب اروپا متصل می‌کند. این کریدور دارای سه شاخه شمالی، مرکزی و جنوبی است که تنها شاخه جنوبی آن از ایران می‌گذرد. مسیر این کریدور در ایران از مرزهای شمال شرقی شامل دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف‌آباد و اینچه‌برون به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمرچین، باشماق و خسروی و برعکس است. گسستگی ریلی این کریدور در داخل خاک ایران مربوط به ملایر-کرمانشاه-خسروی است.

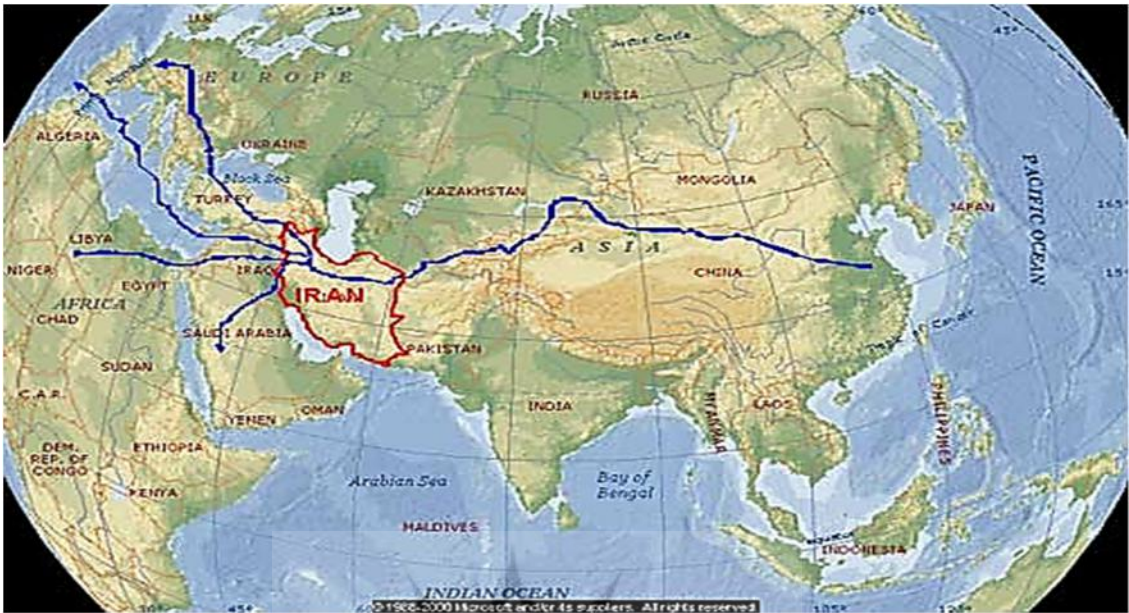
۴-۲- کریدور شرق-غرب

نام کریدور: کریدور ابریشم (کریدور چین-خاورمیانه-اروپا).
مبدأ کریدور: بندر لیونیانگانگ^۱ در منطقه شرق چین.
مقصد کریدور: برلین در غرب اروپا.
کشورهای مسیر کریدور: چین (بندر لیونیانگانگ)، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه، بلغارستان، مجارستان، اسلواکی، چک و آلمان.
نوع حمل و نقل: حمل و نقل ریلی.

همان‌طور که در شکل شماره ۲ نشان داده شده است، مسیر کریدور شرق به غرب، چین و آسیای میانه (قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان و

1. Lionyangang

شکل ۲- نقشه کریدور بین‌المللی شرق به غرب



مأخذ: وزارت راه و شهرسازی

۴-۳- کریدور تراسیکا

پوتی و باتومی در گرجستان می‌شود. همچنین، از شبکه حمل و نقل قفقاز جنوبی و ارتباط زمینی ترکیه نیز در این مسیر استفاده می‌شود. پس از آذربایجان با استفاده از فری‌بوت‌های دریای خزر (باکو-ترکمن‌باشی، باکو-آکتائو)، مسیر تراسیکا به شبکه‌های ریلی کشورهای آسیای میانه، ترکمنستان و قزاقستان می‌رسد. این طرح به لحاظ مسیر، شرقی-غربی و تا حدود زیادی منطبق با بخش مرکزی کریدور آلتید است.

کریدور تراسیکا یا همان کریدور اروپا-قفقاز-آسیا را اتحادیه اروپا در کنفرانسی در بروکسل ابتدا با ۸ کشور (۵ کشور جمهوری آسیای میانه و ۳ جمهوری قفقاز) که در حال حاضر به ۱۳ کشور رسیده است، در سال ۱۹۹۳ تشکیل داد. در حال حاضر کشورهای جمهوری اسلامی ایران، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، اوکراین، مولداوی، رومانی، بلغارستان و ترکیه اعضای این کریدور هستند.

عبور کالاهای ترانزیتی از هر کشور نه تنها از لحاظ اقتصادی حائز اهمیت است، بلکه نشان از اعتبار سیاسی آن کشور در جوامع بین‌المللی و تجاری جهان نیز دارد.

کریدور تراسیکا ارتباط تجاری و ترانزیت اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی را برقرار می‌کند. هدف اصلی این کریدور روابط اقتصادی، تجارت و ارتباطات حمل و نقل در طول این کریدور در رقابت با کریدور چین-خاورمیانه-اروپاست. این کریدور از اروپای شرقی آغاز و پس از طی دریای سیاه وارد بندرهای

شکل ۳- نقشه کریدور بین‌المللی تراسیکا



مأخذ: وزارت راه و شهرسازی

نکته: خطوط قرمز مسیر کریدورها را نشان می‌دهد.

سال ۱۳۹۸، ازبکستان نیز با هدف افزایش تجارت متقابل و حمل‌ونقل و ترانزیت کالا به این کشورها پیوست. بر اساس این توافق، ایران به کشورهای حوزه CIS متصل خواهد شد که قرار است تا سال ۱۴۰۱ به بهره‌برداری برسد. مسیر این کریدور ریلی است. این خط ریلی حدود ۹۲۵ کیلومتری به‌عنوان کریدور ریلی شمال به جنوب از شهر اوزن در قزاقستان آغاز می‌شود و با گذشتن از شهر برکت در ترکمنستان به شهر گرگان در استان گلستان می‌رسد. از این میزان، حدود ۸۵ کیلومتر در خاک ایران، ۷۰۰ کیلومتر در خاک ترکمنستان و ۱۴۰ کیلومتر نیز در خاک قزاقستان قرار دارد. این خط ریلی در واقع در راستای احیای جاده ابریشم و تکمیل خط آهن مشهد-سرخس-تجن احداث شده است.

در این توافق هر سه کشور بر سر یک تعرفه مشترک از مبدأ تا مقصد توافق کردند. با اینکه کریدور سواحل شرقی دریای خزر امکان مناسبی برای ترانزیت کالا

اهداف اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا

- افزایش همکاری و هم‌گرایی منطقه‌ای با هدف توسعه روابط اقتصادی.
- بررسی و تدوین استراتژی اساسی برای تنظیم اصول ترانزیت در منطقه و بازارهای اصلی تولید و مصرف کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا.
- تسهیل و تسریع در حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت بین کشورهای منطقه و اتحادیه اروپا.
- ارتقا و استانداردسازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی و توجه به حمل‌ونقل ترکیبی.
- استفاده از معافیت‌های مالیاتی عوارض و کاهش تعرفه‌ها و دیگر وجوه مشابه.

۴-۴- کریدور ریلی سواحل شرقی دریای خزر

کشورهای ایران، ترکمنستان و قزاقستان در سال ۱۳۹۰، توافق سه‌جانبه‌ای با یکدیگر انجام دادند. در

سواحل شرقی دریای خزر، با کوتاه‌تر شدن مسیر شمال به جنوب در حدود ۶۰۰ کیلومتر، ۳۰ درصد در هزینه‌های حمل‌ونقل کالا صرفه‌جویی می‌شود و این مسافت از لحاظ زمانی ۲۵ روز کاهش می‌یابد.

مهیا کرده، هنوز زیرساخت‌های مورد نیاز برای ترانزیت کالا و صادرات از این طریق فراهم نشده است. بر اساس اعلام مقامات وزارت راه و شهرسازی در صورت به بهره‌برداری رسیدن کریدور ریلی

شکل ۴- نقشه کریدور منطقه‌ای سواحل شرقی دریای خزر



مأخذ: وزارت راه و شهرسازی

نزدیک به ۱/۴ میلیارد دلار غلات صادر کرده که در بین ۱۰ کالای عمده صادراتی این کشور است — می‌تواند با بهره‌گیری از راه‌آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران به کشورهای حوزه خلیج فارس یا بازار اصلی غلات قزاقستان دسترسی بهتری داشته باشد. ترکمنستان نیز که با هدف افزایش شرکای اقتصادی و افزایش سود ترانزیت کالا به این توافق‌نامه پیوسته است، درصدد افزایش درآمدهای صادراتی گاز از طریق متنوع‌تر کردن مسیرهای صادراتی خود است.

هریک از سه کشور دخیل در موافقت‌نامه احداث راه‌آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران به دنبال منافع خود هستند. قزاقستان به‌عنوان کشوری در حال توسعه، می‌کوشد تا از سویی به‌واسطه این خط ریلی از میزان وابستگی خود به روسیه بکاهد و از سوی دیگر، جدا از افزایش مسیرهای صادراتی خود، راه بهتر و باصرفه‌تری برای دسترسی به بازارهای جنوب و غرب آسیا داشته باشد. از آنجاکه قزاقستان سالانه حجم بالایی از غلات را صادر می‌کند — به‌نحوی که در سال ۲۰۱۹،

۴-۵- کریدور KTAI+ چین

توافقنامه مربوط به مطالعات امکان‌سنجی پروژه کریدور خط ریلی ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و چین در سال ۲۰۱۰ به امضای طرفین قرارداد رسید. این خط نزدیک ۲۱۰۰ کیلومتر است که بخش بزرگی از آن، یعنی ۱۱۴۸ کیلومتر آن از افغانستان عبور می‌کند. بر اساس اطلاعات در دسترس، هنوز به مرحله اجرا نرسیده و در مرحله امکان‌سنجی است. در حال حاضر ارتباط راه‌آهن ایران و چین از طریق کشورهای آسیای میانه (عبور از کشورهای قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان) برقرار است، اما در صورت توجیه‌پذیر بودن اقتصادی، این کریدور جدید ریلی نه تنها تبادلات اقتصادی ایران را با همه اعضای این توافقنامه افزایش می‌دهد، بلکه نقش پررنگ‌تری نیز در ترانزیت منطقه‌ای دارد.

بدون شک، افزایش مبادلات تجاری دوجانبه، سه‌جانبه، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از طریق خط راه‌آهن مذکور به رشد روابط سیاسی کشورهای عضو این توافقنامه و منطقه در قالب سازمان‌های منطقه‌ای مانند سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو) کمک می‌کند. همچنین، با توجه به حضور پررنگ سیاسی روسیه در قزاقستان و ترکمنستان، ساخت این مسیر ریلی تا حد زیادی از وابستگی اقتصادی و سیاسی این کشورها به روسیه می‌کاهد و در مقابل، به پررنگ شدن حضور ایران در منطقه کمک می‌کند.

بر اساس آخرین آمار منتشرشده سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۱۹، ارزش مبادلات ایران با دو کشور قزاقستان و ترکمنستان به ترتیب ۳۹۷ میلیون دلار و تقریباً صفر بوده است. خط ریلی مذکور به افزایش مبادلات بین کشورها کمک زیادی می‌کند و اثرگذاری بالایی در ترانزیت و رشد حجم تجارت ایران با کشورهای منطقه دارد.

شکل ۵- نقشه کریدور منطقه‌ای KTAI+ چین



مأخذ: وزارت راه و شهرسازی

در صورت مرتفع شدن موانع می‌تواند به قطب ترانزیت افغانستان تبدیل شود.

۳- با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران که در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اگو قرار گرفته، این فرصت فراهم شده است تا در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو این سازمان نقش ایفا کند.

۴- هم‌جواری و نزدیکی جغرافیایی با منطقه آسیای مرکزی از سویی و از سوی دیگر، وجود منابع غنی هیدروکربنی در حوزه خزر، آسیای مرکزی و قفقاز و ضرورت انتقال آن به بازارهای مصرف از مسیرهای امن و باصرفه اقتصادی و همچنین، رقابت کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، فرصتی را برای تسلط بر منابع و راه‌های ترانزیتی به وجود آورده است.

۶- چالش‌ها و مشکلات ترانزیت ایران

درآمدهای حاصل از ترانزیت، اقتصاد بسیاری از کشورها را که برخی از آن‌ها در همسایگی ما قرار دارند، متحول کرده است حال آنکه موقعیت استراتژیکی آن‌ها به هیچ عنوان قابل مقایسه با مزیت‌های جغرافیایی ایران نیست. در واقع، مشکلاتی مانند عدم روان‌سازی قوانین و رویه‌های مرتبط با ترانزیت و مهیا نبودن زیرساخت‌های مناسب در کشور، فرصتی طلایی برای رقیب‌های ما ایجاد کرده است تا در این خلأ، صاحبان کالا را برای عبور از مسیرهای ترانزیتی تازه تعریف‌شده متقاعد کنند.

۵- مهم‌ترین مزیت‌های ترانزیت از ایران

با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت کشور در نظر گرفت؛ البته بهره‌برداری درست و به‌موقع از این فرصت‌ها و همچنین، سرمایه‌گذاری‌های لازم و هم‌زمان تبلیغات گسترده، در بهره‌برداری کارآمد و اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصربه‌فرد ترانزیتی کشور مؤثر است. نحوه بهره‌برداری از این مزایا و فرصت‌ها و برقراری ارتباط حمل‌ونقلی با کشورهای هدف نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت بین آسیا و اروپا و کشورهای منطقه ایفا می‌کند. در مجموع، مزیت‌های ترانزیت از طریق قلمروی جمهوری اسلامی ایران عبارت‌اند از:

۱- قرارگرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب و در نتیجه، برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از سویی و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، به‌عنوان مزیتی برجسته برای ایران قلمداد می‌شود؛ ضمن اینکه کوتاه بودن مسیر کریدور شمال-جنوب از خاک ایران، جذابیت‌های زیادی برای ترانزیت کالا دارد.

۲- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار-میلک» از جمله مهم‌ترین مزایای کریدور شرق شمرده می‌شود. در این بین، بندر چابهار به‌عنوان مهم‌ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق مطرح است که

ارزیابی می‌شود. سیاست بسیاری از کشورها در خصوص کالاهای ترانزیتی و عبوری، تنها عبور سریع کالا از کشور و نه ارزیابی فیزیکی محتویات داخل آن است. برای همین، کالا تنها با تجهیزات ایکس-ری در مدت زمان کوتاه اسکن می‌شود. این در حالی است که در ایران بخش زیادی از بازرسی‌ها افزون‌بر گمرک، به پشتیبانی نهادهایی مانند مبارزه با قاچاق کالا صورت می‌گیرد و هیچ طبقه‌بندی‌ای برای کالاها در خصوص اعمال پروتکل‌ها وجود ندارد.

افزون‌براین، تعدد نهادهای درگیر در ترانزیت منجر به زمان‌بر بودن عبور کامیون ورودی یا خروجی می‌شود. برای مثال، وزارت نفت به دلیل اختلاف قیمت زیاد سوخت در ایران و دیگر کشورها و ایجاد انگیزه قاچاق توسط کامیون‌ها، سوخت درون باک آن‌ها را اندازه‌گیری می‌کند. این فرایند بازبینی منجر به اتلاف وقت عمده محموله‌های ترانزیتی می‌شود. نهادهای دیگر مانند گمرک، اداره گذرنامه و نیروی انتظامی به‌صورت جداگانه ارزیابی خود را از محموله‌ها اعمال می‌کنند. در ادامه، به تفصیل برخی از چالش‌هایی که مانع از تسهیل عبور کالا از ایران و عدم جذابیت ترانزیت از مسیر ایران می‌شود، مورد اشاره قرار می‌گیرد.

- هزینه‌های بالای ترانزیتی: یکی از دلایل اصلی عدم جذابیت برای ترانزیت کالا از طریق ایران، هزینه‌های حمل ترانزیتی است. برای مثال، می‌توان به ترانزیت کالا از هند به افغانستان از مسیر دریایی بندر چابهار اشاره کرد. مسیرهای قابل رقابت با مسیر بندر کاندلا (هند) - بندر چابهار - مرز میلک (افغانستان)، دو مسیر ۱- بندر کاندلا (هند) - بندر کراچی

بررسی آمار و ارقام ترانزیت حاکی از روند صعودی این رویه در سالیان اخیر است، اما این روند با ظرفیت‌های موجود کشور همخوانی ندارد؛ زیرا با بهره‌گیری مناسب از این ظرفیت‌ها به راحتی می‌توان درآمد حاصل از ترانزیت را جایگزین درآمدهای نفتی کرد. با وجود موقعیت ویژه و خاص ایران برای حمل‌ونقل بین‌المللی، هنوز جایگاه مناسب اقتصادی و استراتژیک ایران در منطقه حاصل نشده است و فاصله نسبتاً زیادی تا به دست آوردن جایگاه مناسب در بازار حمل‌ونقل بین‌المللی وجود دارد.

بر اساس آمار و اطلاعات در دسترس، ایران موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی برای عبور محموله‌های تجاری دارد و در حال حاضر سالانه دست‌کم ۲۰۰ میلیون تن کالا به موازات کریدورهای گذاری از ایران جابه‌جا می‌شود، اما سهم کشور در سال‌های اخیر فراتر از ۱۲ میلیون تن نرفته است.

برای ارزیابی نقش و جایگاه هر کشور در مسیرهای حمل‌ونقل کالا، انتخاب مسیر برای ارسال کالا از سوی تجار به عواملی مانند سرعت حمل کالا، هزینه حمل، کوتاهی و امنیت مسیر بستگی دارد. بسیاری از کشورها با لحاظ این عوامل، گذر کالاهای ترانزیتی از کشور خود را تا حد ممکن تسهیل کرده‌اند. بر اساس اظهارات کارشناسان این حوزه، محتویات محموله ترانزیتی به این دلیل که کالا عبوری است و وارد کشور نمی‌شود، نباید مشمول فرایندهای واردات و بازبینی قرار گیرد، اما فرایندهای گمرکی در این خصوص افزون‌بر سلسله مراحل الکترونیکی ارائه اسناد، شامل دست‌کم دو مرحله

با توجه به سرعت اجرای طرح‌های زیرساختی کشورهای همسایه در بخش ترانزیت، از دیگر مشکلات اصلی این بخش در کشور است. برای مثال، می‌توان به سرمایه‌گذاری چینی‌ها در پاکستان در طرح‌هایی مانند توسعه و تجهیز بندر گوادر که در شرایط کنونی رقیب تجاری و اقتصادی بندر استراتژیک چابهار به‌شمار می‌آید، اشاره کرد. با اینکه سازمان بنادر تاکنون بیش از یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بندر چابهار در راستای توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز این بندر انجام داده و این بندر در اوج تحریم‌ها نیز رشد ۳۰ درصدی در عملکرد داشته، اما هنوز مسیر بندر چابهار نتوانسته است خود را به‌عنوان مسیر ترانزیتی به‌صرفه و اقتصادی در سطح ملی و منطقه‌ای مطرح کند. تحت این شرایط، این احتمال وجود دارد که این بندر مزیت نسبی خود را در ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی از دست بدهد. سرمایه‌گذاری‌های صورت‌گرفته کشورهای همسایه ایران در بخش ترانزیت و ایجاد امکانات مناسب و بهره‌گیری از فناوری روز از سویی و فعالیت گسترده دولت‌ها و شرکت‌های فرامنطقه‌ای برای در اختیار گرفتن بازار ترانزیت منطقه از سوی دیگر، بیان‌کننده نیاز به برنامه‌ریزی دقیق و صحیح در زمینه ترانزیت است تا ایران نیز بتواند توان رقابت با دیگر کشورهای منطقه را داشته باشد.

- کمبود ناوگان حمل و نقل و توسعه نیافتگی شبکه ریلی: به دلیل کمبود ناوگان و افزایش تقاضا و از طرفی، به دلیل در اولویت قرار داشتن بخش مسافری در ایران، ظرفیت استفاده از بخش مسافری در مقابل

(پاکستان) مرز چمن (افغانستان) و ۲- بندر کاندلا (هند) بندر شهید رجایی-مرز میلک (افغانستان) است. بر اساس آمار و اطلاعات بین‌المللی، در حالی که هزینه ترانزیت به‌ازای هر TEU از مسیر بندر چابهار، ۱۸۹۸ دلار است، از دو مسیر بندر کراچی و بندر شهید رجایی به ترتیب ۱۸۱۹ و ۱۶۰۳ دلار است. نکته شایان توجه اینکه، مسیر دریایی بندر چابهار در مقایسه با دو مسیر دیگر کوتاه‌تر است، اما بررسی‌های کارشناسی در خصوص زمان و هزینه حمل کالا از کاندلا به چابهار و میلک نشان می‌دهد که هزینه دموراز کانتینر در این مسیر بسیار بالاست. همچنین، به دلیل آنکه در مسیر بندر کاندلا به چابهار شرکت‌های کشتی‌رانی خاصی وارد نشده‌اند، شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در نبود رقیب و بازار رقابتی، تعرفه‌های بالایی بر کرایه‌های حمل تعریف کرده است و ارقام بالا پیشنهاد می‌دهد.

- تعدد نهادهای تصمیم‌گیر در بخش ترانزیتی: وجود مراکز موازی تصمیم‌گیر در ترانزیت کالا و در مقابل، فقدان نهاد مستقل، کارآمد و هدایت‌کننده بخش ترانزیتی کشور، از دیگر مشکلات ترانزیت کالا از مسیر ایران و از جذابیت آن برای شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل کاسته است. بنابراین، جلوگیری از عملیات موازی و انجام دادن اقدامات لازم برای کاهش مراجع متعدد تصمیم‌گیر در تجارت خارجی و امور گمرکی بسیار حائز اهمیت است.

- سرمایه‌گذاری ناچیز و مهیا نبودن زیرساخت مناسب در بخش ترانزیت: نبود شرایط جذب سرمایه‌گذاری در تکمیل شبکه ارتباط ترانزیتی کشور

روان‌سازی قوانین و رویه‌های مرتبط با ترانزیت و مهیا نبودن زیرساخت‌های مناسب در کشور، فرصتی را برای رقبا ایجاد کرده است تا در این خلأ، صاحبان کالا را برای عبور مسیرهای ترانزیتی دیگر متقاعد کنند. به‌غیر از مشکلات نرم‌افزاری که با روان‌سازی، آسان‌سازی و یکسان‌سازی قوانین با برنامه‌ریزی دقیق و منسجم تأثیر بسیار زیادی در افزایش آمار ترانزیت دارد، مشکلات سخت‌افزاری به دلیل ناهمخوانی زیرساخت‌های موجود با نیازهای واقعی و سهم ناچیز حمل‌ونقل ریلی در ترانزیت همچنان باقی است.

- نبود تعاملات مناسب با همسایگان: دولت و سیاست‌های دولت نقش اساسی در استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی کشور دارد. نبود تعامل مناسب با کشورهای منطقه عامل مهم دیگری است که سبب شده است تا از ظرفیت‌های کریدورها در مسیر ایران به‌درستی استفاده نشود. اصلاح قوانین و ایجاد تعاملات مناسب برای سهولت در اخذ روادید، باید از سوی دولت در راستای حمایت از صنعت ترانزیت به‌صورت جدی پیگیری شود. همچنین، به دلیل اینکه قسمت زیادی از بخش حمل‌ونقل دولتی است، متأسفانه موضوع بازاریابی و جذب تاجران از سوی دستگاه‌های دولتی در حوزه دریایی، ریلی و جاده‌ای جدی گرفته نمی‌شود.

جمع‌بندی و پیشنهادات

ایران به لحاظ جغرافیای سیاسی و ژئواکونومی در جایگاه ویژه‌ای قرار دارد و در طول تاریخ نیز به‌عنوان پلی بین غرب و شرق و واسطه‌ای برای تبادلات کالا

بخش باری افزایش یافته است؛ به‌گونه‌ای که بسیاری از لوکوموتیوها در بخش مسافری به کار گرفته می‌شوند و بخش باری بدون لوکوموتیو رها می‌شود. بر اساس گزارش شرکت رولند برگر^۱ (شرکت خدمات حرفه‌ای آلمان) با عنوان «راهبرد و ساختار جدید توسعه راه‌آهن ایران» (مربوط به سال ۲۰۱۸)، هزینه نگهداری لوکوموتیو در ایران به‌صورت عمده‌ای بالاتر از دیگر راه‌آهن‌ها در جهان اعلام و یکی از دلایل آن نیز به عمر بالای ناوگان لوکوموتیو باری نسبت داده شد. این مشکل موجب کاهش واگن باری و حتی درآمد شرکت‌های مالک ناوگان شده است. بر اساس اعلام این گزارش، ۳۸ درصد از ناوگان ایران خارج از سرویس است. همچنین، کمبود و پراکندگی منابع مالی دولت، تعدد پروژه‌های ناتمام ساخت و توسعه ریلی و قدمت و فرسودگی ناوگان ریلی از جمله مهم‌ترین چالش‌های ترابری ریلی کشور شمرده می‌شود.

- کمبود شرکت‌های حمل‌ونقل بزرگ در بازارهای بین‌المللی: نبود شرکت‌های قوی و بزرگ حمل‌ونقل بین‌المللی در کشور سبب شده است تا شکل دادن موافقت‌نامه‌های ترانزیتی بین بخش خصوصی ایران و دیگر کشورها به‌راحتی امکان‌پذیر نباشد؛ ضمن اینکه، بخش عمده‌ای از فعالان اقتصادی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی در رقابت نابرابر با شرکت‌های رقیب به‌ویژه به لحاظ حجم سرمایه قرار گرفته‌اند. این موضوع آسیب‌پذیری آن‌ها را افزایش داده است.

- مشکلات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در رویه‌های مرتبط با ترانزیت: مشکلات نرم‌افزاری ناشی از عدم

1. Roland Berger

راه‌داری، سازمان بندر و دریانوردی و نهادهای انتظامی و قضایی یکی از مشکلات مهم توسعه ترانزیت کشور است. مستقل از ایجاد مدیریت یکپارچه و توانمند در نهاد متولی حوزه ترانزیت، تقویت تعامل با دیگر نهادهای مرتبط با ترانزیت امکان بهره‌برداری بیشتر از مزیت‌های ترانزیتی کشور را فراهم می‌کند.

- همکاری و تعامل با کشورهای ذی‌نفع در یک کریدور: از آنجاکه ممکن است چند کشور بر سر مسیرهای مختلف یک کریدور قرار داشته باشند، تعامل و همکاری بین کشورها برای افزایش کارایی و بهره‌وری استراتژی‌های اتخاذ شده ضروری است. توصیه می‌شود که با مقامات دولت‌هایی که در توافق‌نامه‌های کریدور عضو هستند، نسبت به اتخاذ سیاستی واحد برای هماهنگی و تسهیل عملیات ترانزیت کالا و همچنین، ایجاد مدیریت مشترک کریدورها، رایزنی‌های لازم انجام شود.

- بررسی رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیتی ایران در راه‌گذرهای بین‌المللی: بررسی مسیرهای رقابتی ترانزیتی ایران از زوایای مختلف مانند مسافت، امنیت مسیر، امکانات و تسهیلات ارائه شده و میزان تعرفه‌ها و هزینه‌های آن در مقایسه با ایران، در افزایش رقابت‌پذیری کریدورهای بین‌المللی که در خاک ایران قرار گرفته‌اند، اثرگذار است. بازرسی‌های مکرر، هزینه‌های بالا و عوارض متعدد، مزیت عبور کالا از ایران را کاهش داده و سبب شده است تا این بازار به دست دیگر کشورها بیفتد. برای مثال، در حال حاضر بخش زیادی از نیازمندی‌های قطر را ترکیه تأمین می‌کند درحالی‌که دسترسی ایران به قطر بسیار

بوده است. نکته مهم شایان توجه اینکه، مزیت نسبی ناشی از جایگاه ژئوپلیتیکی نمی‌تواند لزوماً تضمین‌کننده حفظ جایگاه کشور در مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی باشد. در واقع، این مزیت سرمایه‌ای بالقوه است و تا زمانی که به مزیت رقابتی تبدیل نشود، نمی‌تواند تبدیل به سرمایه بالفعل شود. با توجه به اینکه ایران در مسیر کریدورهای اصلی بین‌المللی و منطقه‌ای قرار گرفته و بدون شک نقش پررنگی در تبادلات کالا بین کشورهای عضو در کریدورها دارد، باید وضعیت رقابتی و جایگاه مناسبی برای نقش‌آفرینی در صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی تعریف شود. تحت این شرایط، ایران می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت بین آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا کند. برای تبیین بیشتر نقش سیاست‌گذاران در عملیاتی کردن بهتر کریدورهای بین‌المللی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

- تدوین برنامه راهبردی توسعه مسیرهای ترانزیتی مبتنی بر نقاط قوت و ضعف: برای تعیین راهبردهای توسعه ترانزیت کشور، در گام نخست باید اطلاعات و داده‌های لازم در خصوص نقاط قوت، ضعف‌ها، تهدیدها و فرصت‌های این بخش شناسایی و مورد مطالعه قرار گیرد. سپس ایجاد مدیریت یکپارچه، منسجم و قدرتمند برای پیگیری و پیشبرد مسائل مربوط به ترانزیت در رفع بسیاری از مشکلات و نارسایی‌های این حوزه مؤثر است.

- افزایش تعاملات میان نهادهای درگیر در توسعه ترانزیت: عدم همسویی منافع نهادهای مرتبط با حوزه ترانزیت از جمله وزارت راه و شهرسازی، سازمان

حمل و نقل ایران، تخفیف‌های قیمتی مناسب به بارهای عمده پیشنهاد می‌شود. ارائه تخفیف‌های قیمتی مناسب برای حمل بارهای عمده ترانزیتی منجر به جذب بازارهای جدید و همچنین، حفظ مشتریان کنونی می‌شود.

- ایجاد شرکت‌های معتبر چندمنظوره در سطح بین‌المللی: عدم حضور ایران در مجامع بین‌المللی حمل و نقل موجب می‌شود ضریب نفوذ کشور در این مجامع به شدت کاهش یابد. پیشنهاد می‌شود زمینه لازم برای ایجاد و ارتقای شرکت‌های حمل و نقل چندمنظوره با توانمندسازی و ارائه کمک‌های لازم برای توسعه ناوگان و تأسیسات لازم در شرکت‌های حمل و نقل و ارائه مجوزهای لازم برای آن شرکت‌ها فراهم شود.

منابع

- امیراحمدیان، بهرام، ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین (اهداف، موانع و چالشها)، فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، سال نهم، شماره ۳۶، زمستان ۱۳۹۵.
- نوروزی، علیرضا، چالش‌ها و چشم انداز کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی و عبوری از ایران (با تاکید بر کریدور شمال و جنوب)، معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان، ۱۳۹۷.
- سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای (۱۳۹۹).
- سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ایران.
- گزارش کسب و کار بانک جهانی (doing business, 2020).

راحت‌تر است. بنابراین، مهم‌ترین مسئله‌ای که در راستای توسعه ترانزیت کشور باید مورد توجه قرار گیرد، ایجاد فضای رقابتی در مسیرهای ترانزیتی است.

- رقابتی کردن کریدور دریایی چابهار: همان‌طور که در گزارش اشاره شد، مسیر دریایی بندر کاندلا-بندر چابهار-مرز میلک در مقایسه با دو مسیر بندر کاندلا-بندر کراچی-مرز چمن و بندر کاندلا-بندر شهید رجایی-مرز میلک، اگرچه به لحاظ مسافتی کوتاه‌تر است، هزینه حمل و نقل بالاتری دارد. عاملی که انتخاب مسیر را برای صاحب کالا جذاب می‌کند، افزون‌بر کمتر بودن مدت زمان سیر، هزینه حمل مناسب است. افزون‌بر وجود تعرفه‌های بالا بر کرایه حمل، یکی دیگر از عواملی که منجر به عدم استقبال خطوط کشتی‌رانی از مسیر بندر کاندلا-بندر چابهار-مرز میلک شده، نبود بار برگشتی است. سازمان کشتی‌رانی ایران هزینه کانتینر خالی را که پول حمل آن در مسیر برگشت به صاحب کالا ارتباطی ندارد، روی کرایه حمل دریافت می‌کند. در واقع، نبود شرایط رقابتی سبب شده است تا صاحب کالا نیز در محدودیت قرار گیرد و مجبور به پرداخت هزینه اضافی شود. بنابراین، سازمان بنادر کشور با همکاری دیگر ارگان‌های فعال در بخش حمل و نقل دریایی، باید تمهیدات و تدابیر لازم برای تعدیل و متناسب کردن هزینه‌های مربوط به جذاب‌تر کردن مسیر دریایی بندر چابهار را انجام دهد.

- به‌کارگیری شیوه‌های بازاریابی نوین در راستای معرفی مزیت‌های ترانزیتی کالا: برای ترغیب صادرکنندگان و واردکنندگان جهان به استفاده از ناوگان