



هم اکنون تنها از ۳۰ درصد از ظرفیت ترانزیتی کشور استفاده می شود. لذا با توجه به رویکرد اقتصاد مقاومتی کشور، این سوال مطرح می شود که چه ظرفیت های بالقوه ای و در مقابل چه راه های نرفته ای در این راستا وجود دارد؟

ایران شاهراه ترانزیت جهان

ایران از دیرباز همواره به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه صاحبان بار بوده است که جاده ابریشم نمونه بارز آن است. اما در حال حاضر، با قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی ۱۰ کشور عضو اکوبا ۳۳۰ میلیون نفر جمعیت و نیز با توجه به رشد فعالیت های اقتصادی کشورهای جنوب و شرق آسیا مانند چین، کره جنوبی، هند، مالزی و مانند آن، بار دیگر مورد توجه دنیای تجارت قرار گرفته است. بررسی بازارهای صادرات و واردات جهان نشان می دهد در حال حاضر بازارهای بزرگی از تولید و مصرف در شرق و غرب ایران قرار دارد که شبه قاره هند نیز از جمله آن هاست. لذا طبیعی است که این بازارهای بزرگ، حجم قابل توجهی از مبادله مالی و بازرگانی را به خود اختصاص داده باشند و به تبع آن انتقال بار بین آنها صورت گیرد. بررسی نقشه مسیرهای دریایی و تعداد سفرهای دریایی بین بنادر مختلف جهان نیز نشان می دهد یکی از پر تراکم ترین مسیرهای دریایی در جهان برای انتقال کالا بین این بازارهاست. (تصویر پایین صفحه) بر اساس آمار اعلام شده توسط انجمن جهانی کشتیرانی در سال ۲۰۱۰ بیش از ۲۲۰ میلیون تن بار کانتینری بین بازارهایی که امکان جابه جایی بار آنها از خاک ایران وجود دارد جابه جاشده است. دیگر مزایای عمده ترانزیتی ایران نسبت به سایر کشورهای منطقه را می توان بر خورداری از حمل و نقل چندوجهی (دریایی، جاده ای و ریلی) و به خصوص بر خورداری از بزرگترین ناوگان دریایی در خاور میانه، نرخ پایین مالیات، وجود بنادر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی خاور میانه و نیز بندر شهید رجایی دانست. نکته قابل توجه این است که بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر تجاری ایران که ۷۰ درصد ترانزیت دریایی کشور را پوشش می دهد، در رتبه بندی جهانی بنادر، بالاتر از بنادری همچون ونکوور کانادا، ملبورن استرالیا، اوکلند و سیاتل آمریکا، بارسلونای اسپانیا و جنوای ایتالیا قرار دارد.

محورهای ترانزیتی بین المللی ایران

مسیرهای کریدوری تعریف شده بین آسیا و اروپا که از ایران عبور می کنند را می توان به دو گروه مسیرهای شرقی-غربی و شمالی-جنوبی تقسیم کرد. مسیرهای شرقی-غربی در امتداد مسیرهایی هستند که شرق و جنوب شرق آسیا را به وسیله حمل و نقل زمینی از مسیر ایران به اروپا متصل می کنند. کریدور شمال-جنوب نیز تنها مسیر ترانزیت شمالی-جنوبی در آسیاست که بخشی از آن از ایران عبور می کند. این مسیرها با هدف ایجاد دسترسی به آب های آزاد برای کشورهای حوزه CIS و انتقال سریع تر بار کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا به اروپا تعریف شده اند. به گزارش وزارت راه و شهرسازی هم اکنون کریدورهای عبوری بین المللی از ایران به شرح زیر می باشند:

کریدور شمال - جنوب در غرب دریای خزر: (به طول ۹۳۸۹

کیلومتر (از فنلاند تا دلی نو)) که از بندر هلسینکی در فنلاند آغاز شده و در مسیر خود از روسیه، آذربایجان و ایران عبور کرده و به سمت جنوب خلیج فارس و کشورهای حوزه اقیانوس هند و کشورهای آسیایی جنوب شرقی امتداد می یابد. پروژه قزوین - رشت - آستارا به طول ۳۷۲ کیلومتر تنها گسستگی این مسیر است که مسیر قزوین - رشت آن هم اکنون با ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی در دست احداث است و اقدامات اولیه برای آغاز احداث مسیر رشت - آستارا نیز انجام شده است. همان طور که در تصویر پایین صفحه ملاحظه می شود مسیر جایگزین این کریدور حدود ۲۴ روز طولانی تر، همراه با ۳۰ درصد افزایش هزینه می باشد. کریدور بین المللی آسیا - اروپا در جهت شرقی - غربی: این کریدور که ترانزیت و حمل و نقل را میان کشورهای آسیا، خاور میانه، اروپا و آفریقا در بر می گیرد از چند مسیر عبور می کند. مسیر اول از چین به کشورهای CIS، ایران، عراق، سوریه و از طریق دریای مدیترانه به یونان و اروپا و یا اینکه از ایران به ترکیه و اروپا امتداد می یابد. جایگزین بعدی از چین، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران به سمت عراق، سوریه و اروپا گسترش می یابد. مسیر دیگری هم از چین شروع و به قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران از آنجا به ترکیه و اروپا منتهی می شود.

کریدور شمال - جنوب در شرق دریای خزر: (قزاقستان - ترکمنستان - ایران): (به طول حدود ۹۲۶ کیلومتر) این کریدور مانند کریدور شمال - جنوب، جنوب ایران و مناطق خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا را به کشورهای CIS و روسیه در شمال متصل می کند. این کریدور ۱۲ آذرماه سال ۹۳ برابر با سوم دسامبر ۲۰۱۴ توسط روسای جمهور سه کشور افتتاح شد. کریدور جدید ریلی چین - قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران: (به طول ۷۹۸۴ کیلومتر) که چین و کشورهای مشترک المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل می سازد. عملیات احداث و تکمیل گسستگی در آن کشورها در دست انجام است.

روند رو به رشد صنعت ترانزیت در ایران در برنامه های چهارم و پنجم توسعه

بر اساس آمارهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، ترانزیت جاده ای و ریلی، انواع اصلی صنعت ترانزیت ایران را شکل می دهند. بررسی آمار سال های اخیر ترانزیت ایران نشان از روند رو به رشد آن به خصوص برای کالاهای غیر نفتی است. در حوزه ترانزیت جاده ای، ترانزیت کالاها از این مسیر در ایران در سال های گذشته روند رو به رشدی داشته است. به طوری که از ۳/۷ میلیون تن در ابتدای برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴) با رشدی ۲۶۰ درصدی به ۱۱/۵ میلیون تن در سال های پایانی برنامه پنجم (۱۳۹۲) رسیده است. در این راستا افزایش حدود ۱۰ برابری ترانزیت کالاها ی نفتی در مقابل افزایش ۲ برابری ترانزیت کالاها ی غیر نفتی قابل توجه می باشد.

اما علیرغم مزیت های فنی و اقتصادی حمل و نقل ریلی نسبت به انواع دیگر ترانزیت، وضعیت ترانزیت کالاها از مسیر ریلی طی دو برنامه اخیر توسعه وضعیت مناسبی نداشته و در هر سه شاخص کالاها ی نفتی، غیر نفتی و کل کالاها ی جابجا شده به

ترتیب بارشد ۷۶- درصد، ۵۳- درصد و ۶۲- درصد مواجه بوده است. به گزارش عیار آنلاین عملکرد ضعیف راه آهن در جابجایی بار در حالی اتفاق افتاده است که در بخش زیر ساخت های ریلی، کشور از وضعیت مناسبی برخوردار است. لازم به ذکر است علی رغم افزایش طول خطوط ریلی در ایران در سال های گذشته، عملکرد راه آهن افزایش محسوسی نداشته است. همچنین بررسی شاخص بهره وری کل در راه آهن جمهوری اسلامی ایران و مقایسه آن با میانگین جهانی نشان می دهد علیرغم وجود زیر ساخت های ریلی، بهره وری بسیار پایین شبکه ریلی کشور کارایی آن را محدود کرده است. به طوری که بر اساس محاسبات، بهره وری شبکه ریلی ایران غرب به نصف میانگین جهانی است. لذا ضروری است برای افزایش بهره وری در راه آهن کشور و بهبود جایگاه حمل و نقل ریلی در ترانزیت کالا، موارد زیر مدنظر قرار گیرد:

* اولویت دادن به بار ترانزیتی نسبت به بار داخلی و مسافر: مقایسه درآمد و هزینه تین حمل بار و جابجایی مسافر در خطوط ریلی، مشخص می کند که سوددهی حمل و نقل ریلی از طریق حمل بار حاصل می شود و جابجایی مسافر در حالی که نماد فعالیت راه آهن به شمار می آید، برای شرکت های ریلی هزینه ایجاد می کند. بنابراین حتی الامکان اولویت دادن به حمل بار در شبکه ریلی نسبت به جابجایی مسافر ضروری است و باعث کاهش مدت زمان حمل بار در شبکه ریلی فعلی کشور می شود.

* مشخص بودن زمان رسیدن کالا به مقصد عامل دیگری است که بر تصمیم صاحبان کالا برای انتخاب مسیر تاثیر گذار است. هم اکنون برنامه ای نبودن حرکت قطارهای باری یکی از مهمترین عوامل عدم توفیق راه آهن در جذب بار است.

* ارتقای سامانه بهره برداری مطابق با استانداردهای روز دنیا: نبود زیر ساخت علائم و سیگنالینگ در بیشتر مسیرهای ریلی کشور ظرفیت قابل توجهی از خطوط ریلی را بلا استفاده گذارده است.

* ارتقای محورهای ریلی: علیرغم احداث بخش قابل توجهی از شبکه ریلی کشور پس از پیروزی انقلاب اسلامی، بخش هایی از این شبکه در کریدورهای ترانزیتی به دلیل عمر بسیار بالا عملکرد مناسبی ندارند. با این حال به دلیل وجود همین زیر ساخت ها، امکان بهبود آن با هزینه های بسیار کمتر از ساخت خطوط جدید ریلی و افزایش ظرفیت حمل بار و مسافر در این مسیرها وجود دارد. به علاوه ضروری است در برخی مسیرها با بهبود شیب و فراز مسیر نسبت به ارتقای محورهای ریلی اقدام شود.

* دو خطه نبودن اکثر محورهای ریلی: لازم است برای ارتقای محورهای ریلی، شبکه به ویژه در مسیرهای ترانزیتی دو خطه شود. پروژه دو خطه کردن شبکه ریلی کشور اقدامی زمان بر و پرهزینه است. با این حال باید توجه داشت که در برخی نقاط احداث خط دوم در فواصل کوتاه می تواند موجب افزایش قابل توجه ظرفیت خطوط در کوتاه مدت شود.

* فعال سازی محورهای راکد: همان طور که اشاره شد فعال شدن خطوط ریلی موجود در کشور که امکان ترانزیت بار را دارند یکی از محورهای افزایش بهره وری در خطوط ریلی کشور است. راه آهن زاهدان، راه آهن جلفا و راه آهن امیرآباد مسیرهای ریلی هستند که با توجه به اتصال به مرزهای کشور

بازارهای بزرگ شرق و غرب ایران



کریدور شمال - جنوب (غرب دریای خزر)

