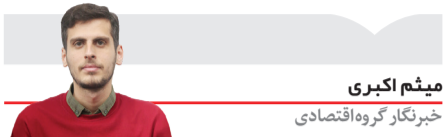


«فرهیختگان» از ظرفیت تحقق ترانزیت ۳۰ میلیون تنی کالا گزارش می‌دهد

درآمد سالانه ۱/۲ میلیارد دلاری ایران از کریدور شمال جنوب



میثم اکبری
خبرنگار گروه اقتصادی

روند ارتباط چندجانبه اقتصادهای دنیا می‌تلبد که مسیرهای امن، سریع و کوتاه‌ای را برای انتقال کالا برگزینند و این موضوع طی سال‌های اخیر کشورهای مختلف را برای ایفای نقش هرچه بیشتر به رقابت وادار ساخته است. موقعیت جغرافیایی ایران نیز این فرصت را به کشورمان داده که بتواند در مسیرهای مهم ترانزیت بین‌المللی خصوصا کریدور شمال جنوب و ابتکار کمربند جاده نقش مهمی را ایفا کند و در صورت تحقق کامل ترانزیت ۳۰ میلیون تنی کالا، علاوه بر آنکه درآمد ارزی بیش از ۲ میلیارد دلاری تنها از بخش هزینه عبوری به دست‌آورد، به روابط با هند و روسیه به سبب اتصال بنادر هند به روسیه و کشورهای اسکاندیناوی با کاهش ۳۰ درصدی هزینه و ۵۰ درصدی زمان (نسبت به مسیر کانال سوئز) جنبه‌ای جدی‌تر دهد. اما این کریدور برای ایجاد دسترسی به دریا برای کشورهای آسیای میانه نیز مزیت دارد و ارتباط چندلایه ایران با آنان را ایجاد کرده و ارتقا می‌دهد. همچنین ایران تنها در دریای خزر با تکمیل و افزایش انشعابات کریدورهای خود هم در غرب (آستارا)، جنوب (امیرآباد و انزلی) و هم شرق خزر (ایلیچ‌برون) می‌تواند به نقش کریدوری خود در این مسیر ضریب دهد. البته در این خصوص نباید از نقش نهادهای داخلی و لزوم هماهنگی میان آنان و کاهش تصمیم‌گیران این حوزه غافل شد و نیاز است که با توجه به اسناد بالادستی خصوصا در حوزه ترانزیت و لجستیک همانند سند آمایش مراکز لجستیک و ایجاد نهاد متولی نظیر سازمان ملی کریدورها، از فرصت به‌دست‌آمده نهایت استفاده اقتصادی و توسعه‌ای را برد.

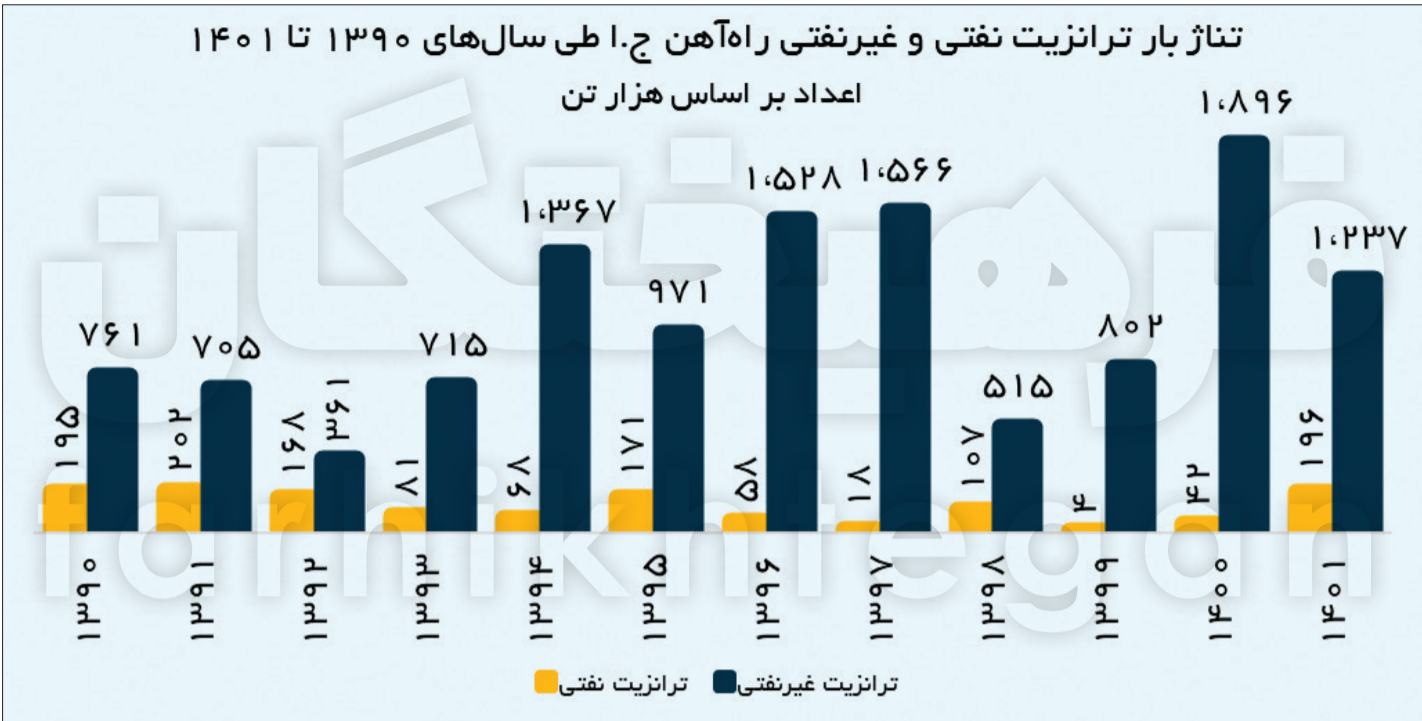
تفاهی به قیمت ۲۳ سال؛ از سن پترزبورگ تا آستارا

از نشست شهریورماه ۱۳۷۹ (سپتامبر سال ۲۰۰۰) میان وزاری حمل‌ونقل ایران، روسیه و هند که با نیت فهم و همکاری مشترک حول کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب (NSTC) در سن پترزبورگ شکل گرفت و منجر به انعقاد موافقتنامه راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب شد حدود ۲۲ سال می‌گذرد. در واقع این نشست که به منظور ارتقای همکاری‌های حمل‌ونقل بین‌المللی عضو ایجاد شده به این علت بود که براساس این کریدور علاوه بر آنکه هزینه حمل کالاهای ترانزیتی را ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرها میان روسیه و هند کاهش می‌دهد (این میزان در مقایسه با مسیر کانال سوئز میان هند و روسیه تا ۵۰ درصد کاهش هزینه را در پی دارد) و می‌تواند راه تنفس ترانزیتی را برای روسیه و سایر کشورهای آسیای میانه ایجاد کند (خصوصا پس از جنگ اوکراین و تنش میان روسیه و کشورهای اروپایی)، به کشورهای آسیای میانه نیز این فرصت را می‌دهد تا با استفاده از این مسیر کریدور و دسترسی به اقیانوس هند و خلیج فارس، تنگنای دسترسی به دریا را در زده و ایران نیز از استفاده و ارتباط با این کشورها استفاده حداکثری را ببرند؛ اتفاقی که با نگاهی به ۱۰ عضوین کریدور آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه و بلغارستان به‌عنوان عضو ناظر نشان از استقبال و منفعت در استفاده آن برای کشورهای منطقه و در رأس آن ایران دارد؛ مسأله‌ای که علی‌رغم اهمیت چندجانبه اقتصادی، سیاسی، امنیتی و توسعه‌ای آن طی دو دهه گذشته، تا حد کافی و وافی جدی گرفته نشد.

رشت به آستارا؛ دور تند در ایستگاه آخر

علی‌رغم آنکه بیش از ۲۲ سال از نشست سن پترزبورگ میان سه کشور اصلی در کریدور شمال جنوب گذشته است نگاهی به تبادلات این مسیر، نشانی از رونقی که لایق ۲۲ سال سن باشد ندارد. به‌عبارت دیگر پیگیری موضوع کریدور شمال جنوب همانند بسیاری دیگر از موارد مهم در سیاست خارجی این کشورها به حاشیه رانده شد اما با وقوع جنگ روسیه و اوکراین و تلاش روسیه برای یافتن مسیر ترانزیتی جدید و همچنین افزایش توجه به نقش آفرینی ایران در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی از درجه اول حمل‌ونقل و ترانزیت، بار دیگر نام این کریدور و اهمیت آن بر سر زبان‌ها افتاد چنانکه ۱۹ دی ماه بود که از ارائه پیشنهاد ۱۶ بندی ایران به روسیه برای تکمیل راه‌آهن رشت به آستارا خبر داد. اما اوایل اردیبهشت بود که معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور از تمایل روسیه برای مشارکت در پروژه راه‌آهن رشت-آستارا به‌عنوان آخرین حلقه ارتباطی این مسیر گفتی و خاطرنشان کرد که با پیشرفت هم‌زمان مذاکرات مالی و فنی و با توجه به زمان‌بندی نهایی که پایان اردیبهشت است، تا پایان همین ماه به انعقاد توافقنامه کلی اجرای پروژه شروع خواهد شد.

همچنین وی در خصوص مسیر ۱۶۲ کیلومتری راه‌آهن رشت-آستارا که عملیات اجرایی آن از چند سال پیش آغاز شده اما ساخت آن با کندی‌هایی همراه بوده، گفت: «اگر موافقتنامه نهایی نیز که در وزارت راه و شهرسازی در حال پیگیری است قطعی شود، ساخت راه‌آهن رشت-آستارا در مدت ۴۸ ماه در سال ۱۴۰۲ آغاز می‌شود.» از این رو انتظار می‌رود که کریدور شمال جنوب با اجرای چهار پروژه اولویت‌دار ریلی چابهار-زاهدان، شیراز-بوشهر-بندر عسلویه-رود-خرم‌آباد و همچنین رشت-انزلی-آستارا بالاخره به سرانجام برسد و با اتصال این حلقه‌های ریلی، راه‌آهن کشور به آذربایجان، روسیه و سپس اروپا متصل می‌شود. اما این موضوع نمی‌تواند منتهی‌الیه بهره‌مندی ایران از این مسیر باشد؛ چراکه با تکمیل کریدور



حوزه شمال	حوزه جنوب	مجموع تناژ مبادله‌شده در سال	ارزش (میلیون دلار)	میانگین ارزش هر تن کالا
روسیه	هند	۱۶,۷۴۵,۰۳۲	۹,۰۱۹	۵۳۹
روسیه	امارات	۵,۸۲۳,۰۱۱	۳,۲۵۶	۵۵۹
روسیه	اندونزی	۴,۴۳۸,۹۶۷	۲,۶۵۹	۵۹۹
روسیه	عربستان	۱,۷۵۹,۲۰۶	۹۱۰	۵۱۷
روسیه	پاکستان	۲,۷۴۰,۰۴۳	۹۰۶	۳۳۰
روسیه	کویت	۵۱۲,۳۳۳	۷۴۸	۱,۴۶۱
روسیه	سریلانکا	۷۶۲,۲۷۷	۴۹۳	۶۴۷
روسیه	قطر	۲۲۴,۵۷۶	۳۲۲	۱,۴۳۴
روسیه	عمان	۸۸۴,۸۲۷	۲۱۱	۲۳۹
روسیه	عراق	۱۷۵,۷۵۷	۱۲۸	۷۲۶
روسیه	بحرین	۴۸,۷۴۶	۲۱	۴۳۳
مجموع		۳۴,۱۱۳,۷۸۵	۱۸,۶۷۳	-

مشکلات عمده راه‌آهن ایران عدم توسعه کافی و پوشش ندادن به بخش قابل توجهی از مراکز عمده باری و مسافری به شبکه ریلی است، لذا بخش مهمی از مسافران و بارهای انبوه، دسترسی مناسبی به شبکه حمل‌ونقل ریلی ندارند. نسبت خطوط فرعی تجاری به خطوط اصلی در ایران تنها برابر ۹ درصد است. در حالی که طول خطوط فرعی تجاری باید به حداقل ۳۵ درصد خطوط اصلی برسد تا شرایط اولیه موریگی خطوط بازرگاری و تخلیه برای جذب بارهای عمده محلی صاحبان بارها فراهم شود.

۸ عامل در پیشرفت ناگافی صنعت ریلی

ترابری ریلی در اغلب کشورهای توسعه‌یافته و نیز کشورهای منطقه با سرعت و تحولات بیشتری به‌ویژه در دو خطه برقی شدن، راه‌آهن‌های سریع و ارتقای بهره‌وری ترابری ریلی مواجه بوده و سهم راه‌آهن در حمل سریع و انبوه مسافری و باری دیگر کشورها افزایش زیادی یافته است. از سوی دیگر ترابری جاده‌ای کشور با حمایت مستمر مسئولان و انواع یارانه‌های سوخت، توسعه قابل توجهی (حدود ۶ تا ۱۷ برابر) داشته در حالی که سهم ترابری ریلی از کل ترابری زمینی برون شهری طی ۲۰ سال اخیر از ۱۸/۵ درصد به ۱۰ درصد کاهش یافته است. در این رابطه مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با بررسی تحولات اساسی سه دهه اخیر ترابری ریلی هشت عامل را در عدم توفیق این صنعت به حد مطلوب خود برشمرده است: ۱- افت تأمین منابع مالی و تعویق مستمر تعهدات مالی دولت (با تورم دو رقمی سال‌های اخیر)، ۲- اصلاح و ارتقای بهره‌وری، مقررات‌زادایی و خصوصی‌سازی بدنه دولت، ۳- کم‌توجهی به قوانین و مقررات مرتبط (مانند اولویت‌دهی حمل ریلی، تعرفه و یارانه‌های ریلی، ایمنی و ترانزیت ریلی)، ۴- ناپایداری و تحریم‌های تجاری و ارزی و مقررات مالی کشور، ۵- خصوصی‌سازی ناقص و یکجانبه با شرکت‌های کوچک شبه‌خصوصی (و کم‌توجهی به الزامات و اختیارات لازمه شرکت‌های نوپا)، ۶- فشارها و توقعات روزافزون محلی نمایندگان و مسئولان محلی (در تغییر برنامه‌ها و اولویت‌های کاری)، ۷- کم‌توجهی به منافع و الزامات مشارکت صاحبان بارهای عمده (در توسعه شبکه و ناوگان ریلی) و ۸- کم‌توجهی به تحقیق و توسعه (و بودجه اندک پژوهش‌های ریلی)، موجب شده عملکرد ترابری ریلی کشور که اتفاقا در پیشبرد عملیاتی کریدور شمال جنوب نقش بالایی دارد مطلوب نباشد، در حالی که نیاز است حمایت دولت با توجه به نیاز اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در ترابری، صنایع و پیمانکاران ریلی بیش از ترابری جاده‌ای و صنایع خودروسازی باشد.

در مساله ترانزیت نیاز به تمرکز مدیریتی و اجرایی داریم

شاید بتوان گفت اگر تکمیل خط ریلی رشت به آستارا، نقطه اتصال کامل کریدور شمال-جنوب شناخته شود، اما مرحله مهم‌تر و حیاتی‌تر پس از آن آغاز می‌گردد؛ چراکه مدیریت این مسیر است که می‌تواند برای استفاده بازرگانان و تجار خارجی

دریایی، ریلی و جاده‌ای که بخش عمده مسیرهای ریلی و جاده‌ای آن در ایران قرار دارد. طبق برآوردی که در سال ۲۰۱۴ با انتقال محموله‌هایی از بندر بمبئی هند به بندر آستراخان روسیه از مسیر بندرعباس و بندر انزلی و نیز بمبئی به باکو از مسیر بندرعباس صورت گرفت، به‌ازای هر محموله ۱۵ تنی، هزینه حمل‌ونقل ۲۵۰۰ دلار در مقایسه با مسیرهای سنتی کاهش پیدا می‌کند. همچنین مسیر ۱۱ هزار و ۶۰۰ کیلومتری هند برای دسترسی به اروپا از طریق کانال سوئز با مسیر ۱۸ هزار و ۵۰۰ کیلومتری از طریق کیپ، به هفت هزار و ۲۰۰ کیلومتر کاهش پیدا خواهد کرد. به‌لحاظ زمانی نیز مسیر گذرگاه، فاصله رسیدن کالاها از روسیه به بمبئی را به ۲۲ روز می‌رساند که تقریباً نصف میزان زمان ۴۰ روز از مسیر سنتی کانال سوئز است.

در حال حاضر تنها بخش باقی‌مانده از کل این مسیر، ۱۶۲ کیلومتر فاصله ریلی میان رشت و آستارا است، لذا ایران نیاز دارد با بسیج منابع، خط‌آهن باقی‌مانده را تکمیل و هرچه زودتر ترانزیت کالا از این مسیر را عملیاتی کند. نیاز روسیه به این مسیر به‌دنبال بحران اوکراین بهترین شرایط را برای این کار فراهم کرده است و به‌ویژه، استفاده از خط اعتباری ارزی چهار میلیارد دلاری روسیه به ایران می‌تواند راهگشا باشد. عملیاتی کردن این مسیر ترانزیتی بر اهمیت استراتژیک ایران برای هند خواهد افزود و اهمیت مسیرهای شمالی-جنوبی رقیب، از قبیل ترانس افغان و گذرگاه اقتصادی چین پاکستان و حتی مسیر خلیج فارس به خاورمیانه به‌عنوان مسیرهای رقیب ایران را کاهش خواهد داد. درمورد ظرفیت‌های تجاری گذرگاه شمال جنوب در حال حاضر برآوردهایی بین ۶۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن تا سه میلیون تن در سال وجود دارد، اما چشم‌انداز میان مدت رساندن آن به ۳۰ میلیون تن کالا در سال است. البته باید توجه داشت که توسعه تجهیزات بندری و نیز اتصال چابهار به راه‌آهن سراسری کشور می‌تواند در کنار بندرعباس یک نقطه ارتباطی دیگر به گذرگاه شمال-جنوب بیفزاید.

لزوم توسعه شبکه موریگی

جهت بهره‌مندی از مزایای حمل‌ونقل ریلی

نگاهی به مسیرهای ریلی مرزی ایران نشان می‌دهد در مرز شمشغ به کشور افغانستان، در مرزهای ایلیچ‌برون، لطف‌آباد و سرخس به راه‌آهن ترکمنستان، در بندر امیرآباد به کشورهای حوزه دریای خزر، در مرز فلغا به راه‌آهن جمهوری آذربایجان، در مرز رازی به راه‌آهن ترکیه، در بنادر عباس، امام خمینی (ره) و چابهار به خلیج فارس متصل است و پل ارتباطی شمال-جنوب و شرق-غرب محسوب می‌شود. از دیگر امتیازات ایران برخوردار از بندر اقیانوسی و استراتژیک چابهار، قرار گرفتن در مسیر چهارراه ریلی دنیا و دسترسی به بازار بزرگ کشورهای آسیای میانه است که توان کشور را در جابه‌جایی کالاها توسط راه‌آهن بالا برده است.

این موضوع نشان می‌دهد شبکه موجود ریلی کشور به بخش قابل توجهی از مراکز اصلی تولید و جذب بار و مسافر داخلی، مرز و ترانزیت متصل است. باین حال یکی از

نهادهای دخیل در امر ترانزیت

- ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- گمرک جمهوری اسلامی ایران
- سازمان حفظ نباتات
- نیروی انتظامی
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- سازمان ملی استاندارد ایران
- شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران
- سازمان بنادر و دریانوردی
- راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
- شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران
- وزارت دفاع
- بیمه مرکزی
- وزارت اطلاعات
- سازمان انرژی اتمی
- سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای

ساحلی جنوب کشور تا ۲ سال آینده علاوه بر آنکه ظرفیت خوبی را در جنوب کشور و در امتداد سواحل جنوبی ایران ایجاد می‌کند با توجه به تحولات مثبت میان ایران و همسایگان جنوبی خلیج فارس، فرصت مناسبی نیز برای این کشورها است تا از مجموعه‌ای از کریدورهای داخلی ایران و بین‌المللی گذرنده از درون خاک کشور برای نقل و انتقال کالا استفاده کنند.

درآمد ۲ میلیارد دلاری

کریدور شمال جنوب برای ایران

آخرین آمار مربوط به ترانزیت خارجی ایران مربوط به سال ۱۴۰۱ نشان از حجم ۱۲،۹ میلیون تنی این بخش دارد؛ از طرف دیگر بررسی آمار راه‌آهن و در بخش تناژ بار ترانزیت نفتی و غیرنفتی حکایت از آن دارد که در سال ۱۴۰۱ حدود یک میلیون و ۲۴۰ هزار تن ترانزیت غیرنفتی و ۱۹۶ هزار تن ترانزیت نفتی از مسیر ایران صورت گرفته است که باید گفت این میزان از تناژ ترانزیت شده در سال ۱۴۰۰ حدود ۳۵ درصد کمتر بوده و حتی از ترانزیت ۶ ساله (به‌جز سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ که همه‌گیری کرونا این میزان را کاهش داده بود) نیز حجم کمتری را به‌ثبت رسانده است. اما بررسی‌ها نشان می‌دهد در افق کوتاه‌مدت و با زیرساخت فعلی، ظرفیت ترانزیتی کشور در پایان دولت سیزدهم می‌تواند به ۲۰ میلیون تن کالا برسد که با در نظر گرفتن عوارض ۷۰ دلاری به‌ازای هر تن کالا با توجه به مسیرهای پرتردد فعلی (این عوارض برحسب نوع کالا و مسیر آن قابل تغییر است) درآمد سالانه ۱،۴ میلیارد دلاری نصیب کشور می‌شود. همچنین در خصوص ظرفیت ترانزیت کریدور شمال-جنوب برای ایران باید گفت این کریدور به تنهایی ۳۰ میلیون تن ظرفیت برای ایران به همراه دارد که بیش از افق کوتاه‌مدت کشور بوده و آن هم در حالی که سهم فعلی ایران از این کریدور تنها ۲ میلیون تن است و عملیاتی شدن این مسیر با توجه به الزامات داخلی در ساماندهی و سازماندهی بازیگران درون سرزمینی در کنار همکاری‌های بین‌المللی با بازیگران در این مسیر، هم به بهره‌مندی آنان از مسیر ترانزیتی ایران و هم به افزایش ظرفیت لجستیکی و ترانزیتی ایران و هم درآمد ۲،۱ میلیارد دلاری ایران از راه اخذ عوارض که کمترین بهره‌مندی اقتصادی است، نیز ختم می‌شود. از سوی دیگر در افق میان‌مدت بنابر اظهارات کارشناسان امر، می‌توان با افزایش ظرفیت‌ها و توسعه زیرساخت‌های مرتبط، حجم کالای ترانزیتی از خاک ایران طی ۱۰ سال به ۱۰۰ میلیون تن رساند که این حجم بار، درآمد سالانه هفت میلیارد دلاری را به چرخه اقتصادی کشور وارد می‌کند. همچنین همان‌گونه که ذکر شد و با ظرفیت ترانزیتی نهایی کشور، استعداد ۳۰۰ میلیون تن را می‌توان متصور شد که فارغ از درآمد ۲۰ میلیارد دلاری، زمینه ایجاد یک‌میلیون شغل مرتبط با مقوله ترانزیت زمینی را برای کشور به ارمغان بیاورد.

درآمد ارزی برای ایران

صرفه جویی زمانی برای شرکا

مسیر اصلی گذرگاه بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب، عبارت است از ۷۲۰۰ کیلومتر مسیر ترانزیتی شامل مسیرهای

