

سلسله گزارش‌های مسئله‌شناسی و ایده‌پروری شماره (۴)

مروری بر چالش‌ها و فرصت‌های ترانزیت در ایران



مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
گروه پژوهشی آینده‌نگری و فناوری‌های نو
مجموعه گزارش شماره ۳۷۹

بِسْمِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شناسه گزارش

عنوان	مروری بر چالش‌ها و فرصت‌های ترانزیت در ایران
کد شناسه	۱۴۰۱-۱۱-۱۰۴۲۳
گروه پژوهشی	آینده‌نگری و فناوری‌های نو
ایده‌پرداز	علی ضیائی
تیم ایده‌پروری	حمید محمدی - محدثه بشیر مشهدی - یدالله دیوسالار - گل نساء صلواتی
ناظر علمی	حمید محمدی
ناشر	مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
تاریخ انتشار	پاییز ۱۴۰۱
مطالب این گزارش لزوماً بیانگر نظر رسمی سازمان برنامه و بودجه کشور و مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری نیست.	
حقوق معنوی اثر به پدیدآورندگان و حقوق مادی آن، به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سازمان برنامه و بودجه کشور تعلق دارد و استفاده از آن با ذکر مأخذ بلامانع است.	
آدرس: تهران - خیابان نجات‌اللهمی - خیابان استاد جعفر شهری (سپند شرقی) - پلاک ۱۶ شماره تماس: ۰۲۱-۴۳۳۰۶۰۰۰ پیام‌رسان: ۰۹۹۲۱۵۷۵۸۴۳	
https://www.dfrc.ir/	

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
أ.....	خلاصه مدیریتی.....
۱.....	۱- مشروح نشست هم اندیشی.....
۲۸.....	۲- جمع بندی و نتیجه گیری.....
۳۰.....	پیوست.....
۳۰.....	پیوست ۱: نمونه پرسشنامه ارزیابی ایده.....
۳۳.....	پیوست ۲: مروری بر چالش ها و فرصت های ترانزیت در ایران.....

خلاصه مدیریتی

یکی از توانمندی‌های مهم ایران به منظور افزایش صادرات غیرنفتی، موقعیت برجسته جغرافیایی و مناسب بودن مسیرهای ترانزیتی و امکان ارتباط با کشورهای همسایه است. دسترسی ایران به آب‌های آزاد مانند خلیج فارس و دریای عمان و همچنین دریاچه خزر، اهمیت ترانزیت کالا از ایران را دوچندان نموده و مسیرهای ترانزیتی آسیا و اروپا از طریق ایران را مورد توجه بازرگانان قرار گرفته است. کشور ما در طول سال‌های متمادی، به دلیل شرایط ویژه سوق‌الجیشی و قرار گرفتن در مسیر تجارت شرق و غرب (از جمله مسیر راه‌های معروف اکو و ابریشم) که از نظر ترانزیتی مورد توجه بوده، شاهراه ملل لقب گرفته است. هرچند با گسترش دریانوردی، جاده ابریشم از رونق افتاد؛ اما با پیشرفت سریع کشورهای جنوب و شرق آسیا، مجدداً تجارت بین اروپا و آسیا رونق گرفت. از آنجایی که کرایه حمل پایین و کوتاه بودن زمان حمل از عوامل تأثیرگذار در تجارت است؛ بنابراین انتخاب مسیرهای کوتاه و مقرون به صرفه مانند ایران که مسیر انتقال زمینی بار بین آسیا و اروپا را کاهش داده از مواردی است که مورد استقبال صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی قرار گرفته است.

روند رو به رشد هرچند کم‌رونق آمار ترانزیت از ایران که عمدتاً با تکیه بر کریدور شمال به جنوب شکل گرفته، اگرچه بسیار حائز اهمیت است؛ اما این ارقام متناسب با پتانسیل موجود کشور نیست و باید همزمان به کلیه مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال، جنوب، شرق و غرب کشور که تکمیل‌کننده کریدورهای بین‌المللی هستند، توجه ویژه شود. تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها، فراهم آوردن تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، انجام سرمایه‌گذاری‌های لازم، اقدام کلیه سازمان‌های دولتی در حرکتی هماهنگ به منظور رفع موانع و تسهیل امر ترانزیت و تبلیغات گسترده می‌تواند در بهره‌وری اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیت مؤثر باشد.

موانع فراوانی در مسیر ارتقاء ترانزیت کالا از کشور وجود دارند که باعث شده‌اند سهم ایران با وجود تمام فرصت‌ها و موقعیت‌هایی که در ترانزیت کالا از آن برخوردار است، ناچیز باشد و سایر کشورهای منطقه نیز از این مشکلات به نفع خود استفاده کرده‌اند و با افزایش عبور کالا از خاک خود، به مزایای فراوان حاصل از ترانزیت دست یابند. در حال حاضر نیمی از ظرفیت حمل و نقل ایران، به‌طور صحیح مورد استفاده ترانزیت قرار نگرفته است. یکی از دلایل مهم این امر را می‌توان به عدم هماهنگی میان دستگاه‌های متولی این صنعت مرتبط دانست. مشکلات نرم‌افزاری از قبیل مسائلی همچون بالا بودن زمان انجام تشریفات مرزی ورودی و خروجی کالا از ایران، بالا بودن هزینه‌های تردد کالا از خاک ایران، کمبود شرکت‌های فورواردری حرفه‌ای برای عبور دادن کالا با استفاده

از مودهای حمل و نقلی ترکیبی (بندر، ریل، جاده) به نسبت تراز جهانی، از دیگر موانع و مشکلات ترانزیت کشور است.

اهم مشکلات و موانع ترانزیتی مطرح ایران در گزارش پیشرو عبارت‌اند از:

- زمان‌بر بودن اجرای امور گمرکی و مشکلاتی مانند کنترل‌های مضاعف گمرکی
- فقدان گمرک در برخی مرزها
- نبود قوانین واضح و شفاف در زمینه ترانزیت
- استهلاک زیرساخت‌ها و تجهیزات در سیستم حمل و نقل و عدم سرمایه‌گذاری کافی در آن
- فقدان سیستم‌های اطلاع‌رسانی برای ردیابی کالا
- عدم هماهنگی بین شیوه‌های مختلف حمل کالا
- کمبود نمایندگی‌های بیمه در نقاط مرزی
- نبود امکانات لازم جهت حمل بار کانتینری
- نبود نهاد مستقل ترانزیتی و مدیریتی واحد در شبکه حمل و نقل
- بی‌توجهی به فعالیت‌های بازاریابی در سطح بین‌المللی
- تحریم‌ها و ناامنی‌های منطقه‌ای
- تأخیر در انجام تشریفات گمرکی برای کامیون‌های ترانزیتی در مرزهای داخلی
- کمبود کامیون برای حمل کالاهای ترانزیتی در برخی مرزهای کشور
- فقدان امکانات تخلیه، بارگیری و نگهداری کالا در مرزهای ترانزیتی
- اعمال محدودیت زمانی برای تردد کامیون‌ها
- مشکلات امنیتی در جوار مرزهای مشترک با برخی کشورهای همسایه
- فقدان زیرساخت‌های مناسب جاده‌ای، امکانات رفاهی، اداری و نامناسب بودن جاده ترانزیتی
- مشکلات صدور روادید
- عدم آگاهی تجار و صاحبان کالاهای ترانزیتی از پتانسیل‌های ترانزیتی ایران

به منظور انجام مأموریت‌های محوله به گروه آینده‌نگری و فناوری‌های نو و همچنین ارزیابی پیشنهادها، ایده‌ها و طرح‌ها در جهت توسعه کشور، ایده مروری بر چالش‌ها و فرصت‌های ترانزیت در ایران به عنوان چهارمین ایده از مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری به این مرکز داده شد. نشست هم‌اندیشی این ایده در روز یکشنبه مورخ ۱۰ بهمن ماه ۱۴۰۰، از ساعت ۱۴:۳۰ به صورت حضوری/ مجازی در سالن طبقه هشتم این مرکز با حضور کارشناسان و خبرگان زیر برگزار شد که به نقد و بررسی ایده مذکور پرداختند.

- سید مهدی پاک‌ذات، ریاست مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- علی ضیائی، عضو اندیشکده حمل و نقل ایران
- محمدجواد شاهجویی، مدیرعامل اندیشکده حمل و نقل ایران
- امین ترفع، مدیرکل تجاری‌سازی و تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی
- وحید مغربی، رئیس اداره آموزش ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز ریاست جمهوری
- محمدولی روزبهان، معاون پژوهش و آموزش مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- سعید غلامی نتاج امیری، مدیرکل دفتر خدمات پژوهشی و کاربردی یافته‌های پژوهشی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- محمدرضا رضایی، مدیر دفتر نشر منابع علمی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- حمید محمدی، رئیس گروه آینده‌نگری و فناوری‌های نو مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- عباس مهرایی، رئیس کارگروه حمل و نقل بین‌المللی انجمن ریلی و مدیرعامل شرکت بین‌المللی شنل
- عزیز منصوری، عضو کارگروه ملی حمل و نقل و ترانزیت وزارت امور خارجه
- علیرضا مظلوم، نماینده سازمان راهداری ایران
- سید علی حسینی، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران
- محمدهادی زاهدی، امور راه و ترابری سازمان برنامه و بودجه کشور
- مهدی صفری مقدم، دبیر شورای لجستیک مناطق آزاد و معاون لجستیک و حمل‌ونقل سازمان منطق آزاد ماکو
- یدالله دیوسالار، پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری

- گل نساء صلواتی، پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- محدثه بشیرمشهدی، پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری

۱- مشروح نشست هم‌اندیشی

در شروع نشست آقای سعید غلامی، مدیرکل امور پژوهشی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری ضمن عرض خیرمقدم خدمت تمامی همکاران، مدیران محترم امور سازمان برنامه و بودجه و دستگاه‌های اجرایی کشور، میهمانان و عزیزانی که به صورت آنلاین ششمین رویداد بررسی ایده‌ها در راستای توسعه ایران را همراهی می‌کنند، اظهار داشت در این جلسات تلاش بر این است که ارتباط مناسبی با ایده برقرار شده و ضمن درک و فهم دغدغه ایده‌دهنده و تصویر ایده با وضوح بیشتر، در ادامه به رشد ایده جهت تبدیل شدن آن به طرح اجرایی اثربخش کمک شود. طبق این امر که با یک ایده جدید، یک راه جدید نشان داده خواهد شد؛ بنابراین هرچه ایده بهتر و عمیق‌تر ارائه گردد، ابهامات و پرسش‌ها کمتر بوده و به سمت همکاری برای ارتقا ایده سوق داده خواهد شد، ایده‌پردازان را به ارائه ایده مذکور دعوت نمود.

سپس آقای علی ضیائی، کارشناس ترانزیت و اقتصاد حمل و نقل به ارائه ایده مروری بر فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت در ایران پرداخت. طبق اظهارات ایشان کشور ایران یکی از مهم‌ترین کشورهای منطقه خاورمیانه، به‌عنوان قلب موقعیت جغرافیایی جهانی و اتصال سه قاره مهم جهان، موقعیت راهبردی در زمینه ترانزیت کالا دارد و از گذشته تاکنون این موقعیت ترانزیتی مورد استفاده قرار می‌گرفته است. از حدود ۲-۳ هزار سال قبل در دوره سلسله اشکانیان، اوج ترانزیت ایران شروع شده است و قبل از آن، در دوره هخامنشیان راه ابریشم وجود داشت که با همکاری سلسله هان، تانگ و سون در چین ترانزیت ایران رشد یافته و به اوج خود رسیده است. همچنین در ۷۰۰ سال گذشته در دوره امپراتوری عثمانی، ترانزیت ایران تا به امروز رو به افول گذاشت. حدود ۷۰ تا ۲۰۰ سال گذشته با ظهور اتحاد جماهیر شوروی ترانزیت ایران به کلی از توسعه بازماند. در حال حاضر نیز تحولات ژئوپلیتیکی در سه دهه گذشته صورت گرفته است که می‌توان مجدداً بحث ترانزیت را مطرح کرد که به‌عنوان یکی از حوزه فرصت‌های اصلی کشور دیده شود. بعد از فروپاشی شوروی، کشورهای لاک لند^۱ (محصور در خشکی) حول آن به وجود آمد، از طرفی ظهور چین به عنوان یک قدرت اقتصادی و از طرف دیگر، چشمه‌های اختلاف پتانسیل ایجادکننده چین و اروپا به‌عنوان چشمه‌های عرضه و تقاضا به وجود آمدند و فرصت ترانزیت ایران مجدداً احیا شد.

در تعریف ترانزیت کالا، منظور حمل کالاهایی می‌باشد که مبدأ و مقصد آن‌ها خارج از کشور است. در این ایده عناوینی مانند ترانزیت داخلی مد نظر نیست. آنچه مورد توجه است صرفاً ترانزیت خارجی است و آنچه به‌عنوان عهدنامه کارنه تیر^۲ در اصطلاحات گمرکی استفاده می‌شود.

1. Landlocked Countries
2. Transpor Internationaux Routiers (TIR)

همچنین شبکه مسائل ترانزیت به دو حوزه اصلی داخلی و خارجی تقسیم می‌شود و در هر حوزه شبکه مسائل مختص به خود آن، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

از بار ترانزیتی که می‌تواند از کشور عبور کند نیز موقعیت‌سنجی صورت گرفته است، اگرچه اختلاف نظرهایی بین کارشناسان و مسئولان موجود در زمینه ۱- ظرفیت ترانزیتی؛ و ۲- درآمد و سود ترانزیت از ایران وجود دارد. همچنین اعداد مختلفی در این زمینه مطرح می‌شود؛ اما در سلسله پژوهش‌های صورت گرفته جمع‌بندی لازم انجام شده است که در ادامه به بحث گذاشته می‌شود.

سه سناریو برای ترانزیت از خاک ایران در نظر گرفته شده است:

سناریو اول: با توجه به تحولات بین‌المللی در گذشته، ظرفیت، پتانسیل و عملکرد داخلی کشور به ۲۰ میلیون تن رسیده و سپس سیر نزولی را تجربه کرده است. هم‌اکنون نیز می‌توان به وضع مطلوب بازگشت و حتی به فراتر از آن دست یافت.

سناریو دوم: با هم‌راستا کردن فرایندهای داخلی و عملکردهای بین‌المللی ایران، می‌توان به حدود رقم ۱۰۰ میلیون تن نیز دست یافت.

سناریو سوم: یک رقم ایده‌آل ۳۰۰ میلیون تن است که اگر همه بردارها با یکدیگر در یک جهت قرار گیرند، می‌توان به این عدد نزدیک شد.

از کالاهایی که به موازات کریدورهای اصلی ایران (کریدورهای شمال- جنوب و شرق- غرب) هم‌اکنون در حال عبور است، بر اساس برآوردی که توسط سازمان‌های جهانی مانند سازمان تجارت جهانی به عمل آمده، از مجموع کریدور شمال- جنوب و شرق- غرب حدوداً ۳۰۰ میلیون تن کالا به موازات کریدورهای ایران در حال عبور است. همچنین برخی پتانسیل‌ها و عوامل دیگری نیز هستند که این رقم را بالاتر نشان خواهند داد؛ اما در این ایده، برای قابل اتکا شدن و کاهش ریسک، اعداد محتاطانه بیان شده است.

درآمد ترانزیت نیز مورد بحث است؛ اینکه هر تن ترانزیت از خاک ایران چقدر درآمد دارد. کارشناسان مختلف بازه درآمدی زیادی را مطرح کردند (از ۵۰ هزار دلار به ازای عبور هر تن تا ۳۰۰ دلار). اگر بخواهیم درآمد حاصل از ترانزیت را مد نظر داشته باشیم، به عوامل مختلفی بستگی دارد که بسیار متغیر است و نمی‌توان عدد ثابتی را مطرح کرد. بنابراین، ترانزیت ریلی اعداد و احجام خاص خودش را دارد و با ترانزیت جاده‌ای کاملاً متفاوت است. برای مثال، اگر یک تن بار ریلی از کشور عبور کند، ۳۰ تا ۴۵ دلار به صورت میانگین حق دسترسی است که راه‌آهن حدود ۳ تا ۵ یورو دریافت می‌کند. اگر کریدور شمال- جنوب یا شرق- غرب دریایی باشد حدود ۱۰ دلار هزینه خدمات بندری خواهد شد که تقریباً با هزینه‌های دیگر، مجموعاً ۵۰ تا ۷۰ دلار

می‌شود. همچنین اگر ترانزیت جاده‌ای باشد، این اعداد بسیار بالاتر خواهد بود، به‌ویژه اگر حمل با کامیون ایرانی باشد؛ ارزآوری بسیار بالاتری خواهد داشت. رقم آن را تقریباً ۲۰۰ دلار می‌توان در نظر گرفت؛ بنابراین، این رقم بسته به مسیر، کالا، کشور و عوامل متعدد دیگر می‌تواند متغیر باشد.

در این ایده برای درآمد ترانزیت یک میانگین در نظر گرفته شده که تقریباً ۷۰ دلار است؛ یعنی به ازای هر تن ترانزیت کالا از خاک ایران، معادل ۷۰ دلار برای ایران درآمدزایی دارد. افق‌های ترانزیتی که در حد چند ده میلیون تن و بالای ۱۰۰ میلیون تن مطرح می‌شود، متکی به ریل و راه‌آهن است. مد نظر این است که حمل احجام سنگین ترانزیتی، (بارهایی با وزن چند میلیون تن) از طریق جاده منطقی نیست؛ بنابراین بارهایی که حجم و وزن سالانه زیادی (بالای ۷۰۰ هزار تن) با مسافت بالا (بالاتر از ۷۰۰ کیلومتر) دارند، اصطلاحاً بارهای ریل‌پسند در نظر گرفته می‌شوند، در نتیجه درآمد ترانزیتی ما بیشتر به سمت ریل سوق پیدا خواهد کرد. پس در مقابل، سه سناریو درآمدی نیز وجود دارد:

سناریو اول: در صورت رسیدن به سقف ۲۰ میلیون تن، ۱٫۵ میلیارد دلار در سال درآمد ترانزیتی ایران خواهد بود.

سناریو دوم: در صورت رسیدن به سقف ۱۰۰ میلیون تن، ۷ میلیارد دلار در سال درآمد ترانزیتی ایران خواهد بود.

سناریو سوم: در صورت نزدیک شدن به سقف ایده‌آل ۲۰۰ میلیون تن، می‌توان رقم ۲۰ میلیارد دلار درآمد سالانه از ترانزیت ایران را در نظر گرفت.

موارد ارائه شده صرفاً ترانزیت از خاک ایران است، در حالی که دو حوزه ترانزیتی می‌توان متصور شد: ۱- ترانزیت از خاک ایران (زمانی که این ادبیات در صنعت حمل و نقل ایران شکل گیرد)؛ و ۲- ترانزیت خارج از مرزهای کشور (شرکت دانمارکی مصر با درآمد سالانه بالای ۶۰ میلیارد دلار).

مروری بر ارقام ترانزیت در سال‌های اخیر تا سال ۱۳۹۹ در نمودار ۱ دیده می‌شود. همان‌طور که مشاهده می‌شود رشد ترانزیت ایران از سال ۱۳۹۴ آغاز شد و در سال ۱۳۹۶ به اوج خود (۱۳ میلیون تن) رسید.



نمودار ۱: وضعیت ترانزیت ایران در سال‌های اخیر تا سال ۱۳۹۹

منبع: سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای

در سال ۱۳۹۷، ترانزیت ایران به ۱۰ میلیون تن، سال ۱۳۹۸ به ۷ میلیون تن و سال ۱۳۹۹ به ۵ میلیون تن رسیده است. همچنین، در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۰ ترانزیت رشد قابل توجهی داشته است و می‌توان امیدوار بود که به اعداد و ارقام سال ۱۳۹۶ نزدیک شود؛ اما در سطح مورد نظر (۱۰-۲۰ میلیون تن) با ۳۰۰ میلیون تن هیچ تناسبی ندارد. به این دلیل، تنها ۳-۴ درصد از ظرفیت ترانزیتی که می‌تواند از خاک ایران انجام شود، مورد استفاده بوده که این به معنای صفر است، یعنی عملاً ترانزیتی از خاک کشور انجام نشده و ادبیات ترانزیت و درآمدزایی ترانزیتی پس از ۷۰۰ سال افول آن، همچنان در ایران شکل نگرفته است؛ بنابراین، این ایده جهت ارائه راهکارهایی برای نزدیک شدن دوباره به افق‌های مد نظر ارائه شده است.

دسته‌بندی چالش‌های ترانزیت عبارت‌اند از:

۱- مشکلات داخلی ترانزیت ایران

۲- مشکلات برون‌مرزی ترانزیت ایران

هر کدام دارای مشکلاتی هستند که به‌طور جداگانه مورد بحث قرار می‌گیرند.

مشکلات داخلی ترانزیت ایران: انجام عملیات نهایی ترانزیت با شرکت‌های فورواردری در سطح جهان است؛ بنابراین فورواردر و تاجر با توافق یکدیگر، مسیر ترانزیت را برای انتقال کالا از کشور X به Y (کریدورهای مد نظر) انتخاب کرده و شیوه انتقال (کاملاً دریایی-زمینی- ترکیبی و...) را تعیین می‌کنند. سه پارامتر به‌عنوان اصلی‌ترین فاکتورهای فورواردرها و تاجر برای انتخاب مسیر ترانزیت وجود دارد که عبارتند از: اولین و مهم‌ترین

پارامتر ۱- زمان: زمان عبور کالا از مسیر انتخابی؛ ۲- هزینه: هزینه حمل کالا از کریدورها و مسیر انتخابی؛ و ۳- امنیت: مهم‌ترین مؤلفه در کشور ما امنیت است که دو حوزه امنیتی وجود دارد:

۱- خطرات امنیتی مرسوم متوجه کالا نشود (مانند حمله تروریستی یا دزدی و...).

۲- مسیر عبور کالا با فرایند قانونی پیچیده، امنیت عبور کالا را به خطر نیندازد (کالای عبوری از کشور ایران هر لحظه ممکن است مشمول قوانین مبارزه با قاچاق یا سایر قوانین داخلی ما باشد و به مدت دو هفته تا شش ماه اصطلاحاً زمین‌گیر شود).

در ایران نهادهای متعددی وجود دارد که در بحث ترانزیت کالا دخیل بوده و شرایط هر کالای ترانزیتی از خاک ایران بسته به نوع کالا و کد تعرفه کالا متفاوت است و برخی ارگان‌ها و نهادها نیز بر همه کالاها اعمال نفوذ کرده‌اند که عملکرد همه آن‌ها باید جهت چگونگی اثرگذاری بر ترانزیت، بررسی و به اصلاح عملکرد پرداخته شود. چهارده نهاد اصلی وجود دارد و اگر به جزئیات بیشتری توجه شود می‌توان نهادهای بیشتری را نیز درگیر دانست؛ اما در این ایده، چهارده نهاد اصلی مداخله‌کننده در نظر گرفته شده که نتیجه اقدامات آن‌ها با عبور کالای ترانزیتی در زمان قرارگیری در لوپ پیچیده سازمانی این نهادها، افزایش زمان، امنیت و هزینه عبور کالا است. بنابراین شاخص‌ها و مزیت‌های رقابتی کشور را تقریباً از بین برده و در نتیجه به نسبت موقعیت جغرافیایی ایران، عملاً ترانزیتی از خاک کشور انجام نمی‌شود.

۱- اولین نهاد برخورد با هر کالای ترانزیتی از خاک ایران، گمرک است؛ بنابراین، باید ابتدا از سد گمرک عبور کند. مشکلی که از دیرباز تاکنون پابرجاست اینکه در گمرک و قوانین قاچاق کالا، تعریف قاچاق در کشور ایران با بسیاری از کشورهای دنیا متفاوت است و به‌ندرت کشورهایی دیده می‌شوند که تعریفی مطابق با ایران داشته باشند (در ایران هر چیزی می‌تواند به‌عنوان قاچاق (با یک امضا و رانت) در نظر گرفته شود؛ اما در سایر نقاط دنیا موارد محدودی مانند سلاح، مواد مخدر و انسان قاچاق اطلاق می‌شوند). به همین دلیل در کشور دامنه قاچاق کالا بسیار گسترده شده است و کالاهایی که در این دامنه قرار می‌گیرند، تعداد بسیار زیادی است که بوروکراسی اداری را برای واردات، صادرات و ترانزیت سنگین می‌کند. اگر کالایی با اظهارنامه تطابق نداشته باشد به‌عنوان قاچاق در نظر گرفته می‌شود. امر مرسوم در ترانزیت بین کشورها و حتی قاره‌ها این است که قالب کالا جنسی است که به‌عنوان اظهارنامه غالب درج شده و در کنار آن ممکن است اجناس دیگری نیز گذاشته شود که از کشورهای زیادی عبور کرده و قاچاق محسوب نمی‌شود، در صورتی که مهم‌ترین عوامل شکل نگرفتن ترانزیت از کشور ایران، قاچاق محسوب شدن چنین مواردی است (یک مصداق آن، ترانزیت مبل و جابجایی مبل خارجی با داخلی به سمت مرز لطف‌آباد و شناسایی آن توسط گمرک است که پس از آن منجر به صدور ابلاغیه‌های سخت‌گیرانه با

مضمون چک شدن کامل کالاهای ترانزیتی شد، با اینکه ارزیابی تمام کالاهای ترانزیتی توسط گمرک امری غیرمرسوم در دنیا است). در سال‌های اخیر ایران جزء کنوانسیون TIR (کنوانسیون گمرکی متشکل از کشورهای عضو که جهت اعمال نکردن یا کم کردن پروتکل‌های گمرکی روی کالاهای ترانزیتی تعهد و تفاهم دارند) شده است، با این حال کالاهای با پلاک TIR نیز ارزیابی می‌گردد. شدت ارزیابی به‌گونه‌ای است که حتی مسیرهای پایلوت (مثلاً استفاده از مسیر جدید جهت ترانزیت دائمی دو کشور از طریق ایران به‌صورت آزمایشی و برای سنجش) نیز ارزیابی می‌شود. برای مثال، در ماه‌های گذشته مسیر اسلام‌آباد- تهران- استانبول^۱ شروع به فعالیت مجدد به‌صورت ریلی و جاده‌ای کرد که در مسیر جاده‌ای دو کامیون پاکستانی با پلاک TIR در مرز ایران معطل، فک پلمپ و ارزیابی فیزیکی شدند یا کریدور جدید بین امارات و ترکیه برای نخستین بار در کشور باز شد که به همین صورت بود. بنابراین برای ارزیابی از مسیرهای پایلوت نیز چشم‌پوشی نمی‌شود، در صورتی که ارزیابی فیزیکی کالا در کشورهای توسعه‌یافته مرسوم نیست و قاچاق را بر اساس صورت‌های مالی پایان سال (مثلاً سیستم مالی و بانکی کل اروپا متصل و یکپارچه است) تشخیص می‌دهند. بهتر است در کشور ما نیز از این فناوری‌ها استفاده شود و یا در سطح خردتر، فناوری‌هایی مانند X-RAY توانایی سیستم بانکی دیتکت^۲ مالی مبتنی بر پایگاه داده^۳ را ندارد که در ایران استفاده از آن‌ها محدود است. همچنین بر فناوری‌های X-RAY نیز خلل زیادی وارد است و امکان عبور کالا بین کشورها وجود دارد.

۲- سازمان حفظ نباتات (قرنطینه گیاهی و دامی): بخش قابل توجهی از کالاهایی که از ایران ترانزیت می‌شود، کالاهای کشاورزی و دامی است. پتانسیل گسترده‌ای در ترانزیت این نوع کالا در کشور وجود دارد. برای مثال، بخش قابل توجهی از کشورهای CIS که البته طی سال‌های مختلف به دلیل نداشتن بازار سرمایه‌ای سرکوب شده است مانند کشور ما در گذشته، ظرفیت بسیار بالایی در کشت و صادرات گندم، پنبه و گوگرد دارند. در اینجا سازمان حفظ نباتات اکثریت قریب به اتفاق کالاهای کشاورزی داخل کشور را تحت پروتکل خود قرار داده است و تمام کالاهای کشاورزی عبوری از ایران را ارزیابی فیزیکی می‌کند. به این صورت، جدای از تمامی اظهارنامه‌های گمرکی، بارنامه بین‌المللی و... لازم است فرم مشخصات محصولات کشاورزی کامل شده و تحویل گردد، یعنی پس از ارزیابی فیزیکی گمرک، ارزیابی فیزیکی مجدد توسط سازمان حفظ نباتات نیز صورت می‌گیرد که این فرایند به مدت یک تا چهار روز زمان‌بر است. کالاهایی که در حال ترانزیت از کشور است، ارتباطی با ایران ندارد که داخل آن چه چیزی باشد، البته ملاحظات قاچاق وجود دارد و نمی‌توان منکر آن شد؛ اما زمانی که صحبت از درآمد ۱۰-۲۰ میلیارد دلاری است، همان‌طور که هر دارویی عوارضی دارد، نمی‌توان ادعا کرد روشی وجود دارد که حتی یک کانترینر

1. ITI
2. Detect
3. Data Base

در کشور نشت نکند. با هوشمندسازی سازوکارها، احتمال آن کاهش می‌یابد؛ اما هیچ‌گاه صفر نمی‌شود. در صورتی می‌توان ترانزیت کشور را شکل داد که عوارض آن را هم پذیرفت. بنابراین زمانی که از بین ۱۰۰ تا ۵۰۰ کانتینر یک مورد آن نشت داشته است، نباید کل ترانزیت از خاک ایران را مشمول فرایندی از پروتکل‌ها، اظهارنامه‌ها و... نمود؛ چراکه کل ترانزیت ایران را متزلزل خواهد کرد.

۳- ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز: بخش قابل توجهی از موارد گفته شده در رابطه با گمرک، با ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز مشترک است. این سازمان امنیتی، امنیت اقتصاد کشور را تأمین نموده و از قاچاق جلوگیری می‌کند؛ اما شیوه‌های سلبی برخورد، بسیار زیاد است و مجموع این شیوه‌ها خود را در قالب گمرک نشان می‌دهند. بسیاری از اتفاقات دیده شده در گمرک و ابلاغیه‌های سختگیرانه آن ناشی از این ستاد یا پلیس اقتصادی و سازمان‌های این‌چنینی است (مثلاً کلیه مایعاتی که به سمت افغانستان ترانزیت می‌شود باید همه از غربال آنالیزگر آزمایشگاه گمرک عبور کند) یا ابلاغیه‌ای وجود دارد در خصوص کلیه کالاهای ترانزیتی به سمت پاکستان، ترکمنستان و افغانستان که باید در آزمایشگاه گمرک تست شوند و بخش قابل توجهی از ترانزیت کشور (مبدأ ترانزیتی عراق، ترکیه و ترکمنستان و بیشترین مقاصد امارات، عراق، افغانستان و ترکمنستان) که ۱۵ درصد حمل TIR داشته و مابقی خارج از چارچوب TIR بوده است.

در ادامه به‌طور خلاصه به سازمان‌های دیگر پرداخته می‌شود:

۴- سازمان ملی استاندارد: به گفته گمرک، خود استاندارد مستقیماً پروتکلی روی کدهای تعرفه‌ای ندارد؛ اما بسیاری از کالاها به آزمایشگاه‌های استاندارد در گمرک ارجاع داده می‌شوند (مانند مایعات ترانزیتی مربوط به کشور افغانستان).

۵- وزارت بهداشت: این وزارتخانه عهده‌دار اعطای مجوز ترانزیت یک سری کد تعرفه خاص است.

۶- شرکت پخش فرآورده‌های نفتی: وزارت نفت در بحث ترانزیت کالا مؤثر است، در یک بحث عبور کالاهای نفتی و دیگری عبور کامیون‌های ترانزیتی (جلوگیری از قاچاق گازوئیل توسط کامیون‌های ترانزیتی) است.

۷- شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران: راه‌آهن ستون فقرات برآیندهای ترانزیتی کشور است، به‌طوری‌که افق‌های ترانزیتی که مطرح شد در آینده مبتنی بر ریل و راه‌آهن است؛ زیرا ۱۰۰ میلیون تن بار را نمی‌توان به شبکه جاده‌ای کشور آورد. در مجموع از چهار بعد حمل و نقل، ریل و دریا مخصوص حمل بار بوده و رسالت اصلی آن‌هاست و هوا و جاده مخصوص حمل مسافر است. ایران در بحث ریل راه‌آهن، رشد قابل توجهی نداشته و بهره‌وری ریلی ایران حدوداً یک سوم میانگین جهانی است که این موجب افزایش زمان عبور کالا در شبکه ریلی شده است. برای مثال کریدورهای رقیب ایران، کریدور ترانس سیبری یا قزاقستان- روسیه که کالا از جنوب شرق چین تا آلمان طی ۱۲ تا ۱۴ روز به‌صورت تمام ریلی عبور می‌کند (۸ هزار

مایل معادل ۱۲۸۰۰ کیلومتر)، در صورتی که در ایران کالایی که در بندرعباس روی ریل گذاشته می‌شود، حدوداً ۲۰ روز بعد به تهران یا رشت می‌رسد (۲ هزار کیلومتر). بهره‌وری بسیار بالای ریلی باعث شده است کشور روی راه‌آهن به عنوان یک حامل مهم ترانزیتی حساب باز کند، در صورتی که روی حمل بار ریلی داخلی کشور نیز مشکل وجود دارد. قزاقستان چهار برابر و چین و روسیه بین شش تا هشت برابر نسبت به ایران بهره‌وری دارند. بنابراین برای وارد شدن به رقابت‌های ترانزیتی، نیاز به راه‌آهن دیده می‌شود که البته در این صورت نیز ترانزیت کشور با شبکه‌ای از مسائل گسترده راه‌آهن مواجه خواهد شد.

۸- سازمان بنادر و دریانوردی شرکت انبارهای عمومی: این سازمان بر روی ترانزیت تأثیر کلیدی دارد. فرایندهای بندری کشور ما با دنیا متفاوت است و در کشورهای مختلف جهان «حمل یکسره» وجود دارد. برای مثال، در ژاپن قطعات وارداتی شرکت میتسوبیشی به بندر ارسال شده و کارخانه میتسوبیشی از کنار کشتی، بارگیری می‌کند و بارها به سمت کارخانه می‌رود. چنین فرایندی در ایران دیده نمی‌شود، کلیه کالاهایی ترانزیت شده به ایران در زمان پهلوگیری کشتی، ابتدا در اختیار سازمان بنادر قرار می‌گیرد، خود بنادر حدود سه روز به‌طور میانگین کالا را در اختیار دارد و حق حمل یکسره را ندارد. کانتینر تخلیه شده و داخل محوطه کانتینری^۱ به انبارهای تحت قرارداد بنادر برده می‌شود، سپس از انبار صادر می‌شود، فقط با بیجک انبار، فورواردر می‌تواند کالا را تحویل بگیرد و فرایندهای گمرکی خود را آغاز کند که این فرایندها نیز مراحل مخصوص به خود (که در بالا به آن اشاره شد) را دارد. به همین دلیل، انجام امور دو تا سه ساعته به دو تا سه روزه منجر می‌شود. این مسئله ریشه‌های مختلفی دارد. یک اقتصاد بندر در کشور وجود دارد که بخشی از آن مبتنی بر درآمدهای ناشی از حق انبارداری است که ناخودآگاه (نه به آن معنا که چینش فرایندها این‌گونه باشد) باعث چینش فرایندهای بندری به صورت افزایش خواب انبارهای بندری شده است. البته برای ترانزیت حدود ۱۰ تا ۱۲ روز جهت حق هزینه انبارداری معافیت قائل شده‌اند؛ اما مجموع چرخه مالی تعریف شده در این سازمان، موجب افزایش زمان خواب کالا در انبارهای بندری شده است (زمان پهلوگیری کشتی در بنادر و از این قبیل موارد) که با بسیاری از کشورها فاصله چشمگیری دارد.

۹- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای: کلیه پایانه‌های مرزی کشور در اختیار وزارت راه و سازمان راهداری قرار گرفته است؛ که این سازمان متولی سیاستگذاری حمل و نقل جاده‌ای و حرکت کامیون‌ها در کشور است. در حوزه حمل و نقل جاده‌ای نیز بهره‌وری ناوگان پایین می‌باشد. همچنین، این سازمان در حراست از منافع کامیون‌داران ایرانی در ترانزیت و حمل کالا در رقابت با کامیون‌داران خارجی کوتاهی می‌کند و اداره پایانه‌ها، فاقد اختیارات لازم برای اعمال مدیریت بر سایر نهادهای مستقر است.

۱۰- سازمان انرژی اتمی: یک سری از کالاها مشمول قوانین سازمان انرژی اتمی هستند، از جمله قراضه‌های ترانزیتی^۱ از کشورهای مختلف که گرفتن مجوز انرژی اتمی برای همه آنها الزامی است. مثلاً در ایران بخش قابل توجهی ترانزیت قراضه‌های جنگی از عراق و واردات قراضه‌ها از پاکستان وجود دارد که قوانین ایجاد شده توسط دولت، این ترانزیت را سخت و دشوار کرده است.

۱۱- وزارت دفاع: برخی کالاها، مشمول مجوزهای وزارت دفاع هستند، به صورتی که این وزارت برای عبور این کالاها از کشور مجوز می‌دهد. لازم به ذکر است به نسبت سایر نهادها و سازمان‌ها، وزارت دفاع و سازمان انرژی اتمی سهم اندکی دارند.^۲

۱۲- نیروی انتظامی: از مهم‌ترین گلايه‌های فورواردرها و حتی گمرک است که بخش قابل توجهی از کالاهای ترانزیتی که راهی مرز دوم می‌شود برای عبور از خاک ایران مشمول بازبینی‌های فیزیکی نیروی انتظامی می‌گردد؛ یعنی نیروی انتظامی به متوقف کردن و فک پلمپ اقدام کرده و به ارزیابی برای جلوگیری از قاچاق می‌پردازد که این موضوع موجب اتلاف زمان می‌شود.

شبکه مسائل داخلی ترانزیت: به طور کلی در کشور فرماندهی واحدی برای ترانزیت وجود ندارد و ترانزیت کالا بدون کنترل فرایند توسط یک نهاد راهبر و فرمانده واحد از کشور عبور می‌کند. برخی از سازمان‌های جزیره‌ای وجود دارند که هر کدام پروتکل‌های خود را تنظیم و اعمال می‌کنند و نهاد تنظیم‌کننده‌ای در ابعاد داخلی و خارجی وجود ندارد. ترانزیت می‌تواند درآمدی در مقیاس وزارت نفت داشته باشد که نیاز به یک نهاد متولی واحد دارد. همان‌گونه که نفت به دلیل درآمدزایی گسترده، یک وزارتخانه و کشتیرانی جداگانه به آن تخصیص یافته و قدرت آن بر روی مناسبات ایران با کشورهای دیگر نیز تأثیرگذار است.

شبکه مسائل خارجی ترانزیت ایران: همان‌طور که در نقشه ۱ مشاهده می‌شود فرصت اول ترانزیت ایران، کشورهای همسایه عضو اکو هستند.

۱. قراضه و ضایعات چدن، فولاد، مس، نیکل، آلومینیوم، سرب، روی و قلع.

۲. بیشترین سهم با پنج درصد قرنطینه دامی مربوط به سازمان حفظ نباتات است و انرژی اتمی و وزارت دفاع بین یک تا سه درصد بر بحث ترانزیت اثرگذارند.



نقشه ۱: شبکه مسائل خارجی ترانزیت ایران

بعد از پوشش ترانزیت کشورهای همسایه، می‌توان وارد ترانزیت کشورهای فرامنطقه‌ای شد. ایران دارای دو کریدور اصلی شمال- جنوب و شرق- غرب است که کریدور شرق- غرب ثروت آفرین تر بوده و کریدور شمال- جنوب سهل‌الوصول تر است؛ یعنی در کوتاه‌مدت می‌توان به کریدور شمال- جنوب راحت‌تر و سریع‌تر تحقق بخشید؛ اما کریدور شرق- غرب ملاحظات دیگری دارد. همچنین برای توسعه ترانزیت باید در وهله اول از کشورهای همسایه عبور کرد که هرکدام از این کشورها ملاحظات ترانزیتی مختص به خود را دارند، به گونه‌ای که هر کشور دارای یک پرونده ترانزیتی قابل توجهی است. کریدور شمال- جنوب به دلیل مسیر کاملاً دریایی در جنوب و شمال و به ندرت واسطه‌های زمینی، ملاحظات کمتری دارد که به این دلیل چالش‌های آن با دیگر کشورها کمتر است. یکی از مهم‌ترین کشورها در کریدور شرق به غرب، ترکمنستان است. در گذشته ایران از ترکمنستان به صورت دو طرفه و به نوعی با تبادل کامیون، حدود ۴۰۰ کامیون کالا در روز عبور داده که در بازه سال‌های ۱۳۹۸-۱۳۹۹ به دلیل چالش‌های سیاسی و دامن زدن کرونا به آن تقریباً به صفر رسیده که البته اخیراً روابط این دو کشور رو به بهبودی رفته است. کشور دوم در ترانزیت ایران، جمهوری آذربایجان است که در کریدور شمال- جنوب، راهبردی‌ترین کشور در غرب خزر برای رسیدن به روسیه و اروپاست. با جمهوری آذربایجان نیز چالش‌هایی وجود داشته است.

به طور کلی قدرت اقتصاد جهانی در دست کسی است که جریان کالا و اعتبار را داشته باشد. سیطره کنونی آمریکا نیز از جانب تسلط بر جریان اعتبار جهانی است؛ بنابراین می‌تواند سلطه خود را تحمیل کند. بحث جریان کالا نیز این ملاحظه را دارد و آن‌ها در جریان هستند که اگر ترانزیت از خاک ایران گسترش پیدا کند،

تسلط ایران بر بخشی از جریان کالا در جهان تثبیت شده است و به همین دلیل اراده‌هایی در منطقه و جهان وجود دارد که این امر صورت نگیرد. بنابراین عملاً ایران شاهد جنگ زیرمیزی ترانزیتی منطقه است که ابعاد گسترده ندارد و در رسانه‌ها دیده نمی‌شود. به موازات هر کریدور اصلی در ایران چندین کریدور رقیب وجود دارد که بسیاری از آن‌ها نوظهور بوده، برخی نوساز و برخی در حال احداث و برخی بر روی کاغذ هستند. کریدور شرق- غرب به دلیل ثروت‌آفرین بودن آن برای کشور ایران، بیشترین رقیب را دارد؛ زیرا منافع چین و اروپا را از نظر استراتژیک و راهبردی به ایران وابسته می‌کند. به موازات کریدور شرق - غرب ایران، چندین کریدور سنتی و جدید وجود دارد:

- ۱- کریدوری که از روسیه و شوروی (سابق) عبور می‌کرده و به کریدور ترانسسیبری که از قدیم وجود داشته و فعالیت با حجم پایین دارد، وصل می‌شود.
- ۲- امروزه جدی‌ترین کریدور شرق- غرب، ترانسیکا (قزاقستان- روسیه) است که به واسطه آن قزاقستان به صورت مستقیم با چین چهار مرز ریلی دارد و از قزاقستان به روسیه و سپس به اوکراین و تا حدودی به بلاروس وارد شده است و در ادامه از طریق اروپای شرقی وارد اروپا می‌شود که این کریدور پر حجم‌ترین کریدوری می‌باشد که تاکنون وجود داشته است (یک و نیم میلیون کانتینر در سال گذشته).
- ۳- کریدور جدیدی که به تازگی تشکیل شده، ترانس کاسپین یا ترانس خزر است که یکی از کریدورهای تازه متولد شده است، از قزاقستان یا مستقیم و یا از راه ازبکستان و ترکمنستان وارد خزر شده که از طریق بندر باکو به گرجستان، ترکیه و در نهایت به سمت اروپا می‌رود.
- ۴- کریدور دیگری که ذیل ترانس خزر ایجاد شده کریدور راه لاجورد است که اشتراک زیادی با یکدیگر دارند، به گونه‌ای که از افغانستان وارد ترکمنستان و سپس دریای خزر، باکو، گرجستان، ترکیه و اروپا می‌شود، در صورتی که بین افغانستان و ترکیه فقط یک کشور (ایران) وجود دارد. از نظر امنیت، زیرساخت‌های حمل و نقلی، ریل و جاده هیچ کریدوری مزیت‌های ایران را ندارد. با وجود چالش‌های متعدد در کریدورهای دیگر، روی آن‌ها سرمایه‌گذاری می‌شود به این علت که این کریدورها از ایران عبور نکنند. در کنفرانس کشورهای ترانس خزر در آمریکا (آژانس توسعه بین‌المللی ایالات متحده) که با حضور سفرای کشورهای حوزه ترانس خزر برگزار شد، عملاً گفته شد که راه لاجورد را آژانس توسعه بین‌المللی ایالات متحده^۱ تأسیس کرده است. این آژانس بازوی اقتصادی و فرهنگی نهادهای امنیتی- نظامی آمریکا در کشورهای مختلف (کشورهایی که ورود نظامی دارد و سایر کشورها) است.

1. United States Agency for International Development (USAID)

۵- کریدور مطرح دیگر که کشورهای اطراف در حال سرمایه‌گذاری بر روی آن هستند، کریدور خط آهن کشورهای حوزه خلیج فارس است که از بندر مسقط یا صلاله وارد عمان شده و از امارات به قطر، کویت، شمال غربی عربستان و اردن امتداد می‌یابد و به این ترتیب از تمام کشورهای عربی می‌گذرد. بنابراین کریدور خط آهن کشورهای حوزه خلیج فارس نیز با این زمزمه‌ها که هند متمرکز بر این کریدور می‌شود، وجود دارد. این کشور اگر تاکنون بندر چابهار را به‌عنوان یکی از لینک‌های دسترسی آینده خود به اروپا در نظر داشته است و در حال حاضر نظر خود را به کریدور حاشیه خلیج فارس تغییر می‌دهد.

در شمال و جنوب نیز دو کریدور رقیب وجود دارد:

۶- کریدور ترانس افغان که کشورهای CIS را از ازبکستان به افغانستان، پاکستان و در نهایت بندرهای پاکستان مانند بندر کراچی وصل می‌کند که کاملاً به موازات کریدور شمال- جنوب ایران است. در گذشته ایران قصد اتصال CIS به آب‌های آزاد را داشت؛ اما اکنون این کشورها نیز وارد شده‌اند و تفاهم آن بین طالبان و این کشورها اخیراً انجام شده است.

۷- کریدور بعدی، کریدور راه خشک عراق است که ترکیه را به خلیج فارس و سپس خلیج فارس را به اروپا متصل کرده است. در عوض راه‌آهن شلمچه- بصره ایران که حدود دو دهه متوقف است، اکنون در حال پیشبرد کریدور راه خشک عراق با شراکت ایتالیا است. البته ملاحظات موفق شدن یا نشدن عراق مورد بحث است و اینکه در آینده از مهم‌ترین رقیبان کریدور شمال- جنوب ایران خواهد بود. بنابراین شرق به غرب ایران، سه ورودی از جانب شرق کشور و سه خروجی از جانب غرب دارد، البته در هر کشور، شبکه مسائلی وجود دارد که به آن پرداخته نمی‌شود. به طور خلاصه هر سه جانب شرق و غرب ایران تقریباً بسته است. برای مثال از طریق ریل، ایران به چین متصل است و تا چند سال اخیر نیز صادرات و خصوصاً واردات وجود داشت؛ اما در حال حاضر انجام نمی‌شود. به این ترتیب، لینک غرب ایران به سمت جلفا و منطقه قفقاز به سمت اروپا که می‌توان گفت به‌صورت نیمه بسته است. لینک دوم ایران، ترکیه است که از نظر جاده‌ای باز و از نظر ریلی مسدود است. لینک سوم نیز، کریدور مقاومت (عراق- سوریه- مدیترانه) بوده که آن نیز با مقاومت و اجازه ندادن عراق همچنان بسته است.

این‌که با چه سازوکار و سیاستی باید به سراغ باز کردن این فرصت‌ها و کریدورها رفت، بحث جدا و تفصیلی را می‌طلبد؛ بنابراین در بحث شبکه مسائل به جمع‌بندی اکتفا کرده و در نهایت راهکارها به‌صورت خلاصه ارائه می‌شود.

راهکارهای بدون اولویت به صورت خلاصه عبارتند از:

- ۱- متولی واحد ترانزیت: به عنوان مهم‌ترین خلأ ترانزیت در کشور ایران است. فرماندهی واحدی داخل کشور در حوزه ترانزیت وجود ندارد، شرایط ترانزیت حال حاضر کشور، به جبهه‌های جنوب در مهرماه ۱۳۵۹، زمانی که همه به صورت بردارهای غیرموازی برای خود می‌جنگیدند و فرمانده واحدی وجود نداشت، شبیه است. ضمن تبریک و تسلیت سالگرد شهادت شهید باقری، باید گفت که فردی نظیر شهید باقری برای هم‌راستا کردن این بردارها وجود ندارد که به پیشرفت ترانزیت کشور کمک کند.
- ۲- حذف بوروکراسی‌های زائد ترانزیتی: ایران فورواردرهای قوی بین‌المللی برای ترانزیت نهایی ندارد که این موضوع موجب آسیب جدی به ترانزیت کشور می‌شود. بنابراین، عجلتاً کشور باید به سمت تقویت فورواردرهای داخلی برود.
- ۳- تقویت مسیر سبز و ایجاد کریدور آزاد: راهکار جهت تسهیل ترانزیت، تعریف یک سری کریدورهای آزاد در کشور است. همان‌طور که در ایران منطقه آزاد وجود دارد و خیلی از قوانین گمرکی، وارداتی و صادراتی در این مناطق لحاظ نمی‌شود، باید کشور به سمت کریدورهای آزاد سوق داده شود که دیگر بحث قوانین ورودی و خروجی توسط گمرک و سایر سازمان‌ها در آن مطرح نباشد؛ بنابراین کریدور آزاد در آینده یکی از اصلی‌ترین پیش‌نیازهای ترانزیتی ایران محسوب می‌شود. این موضوع در بحث ریل و راه‌آهن بسیار راحت‌تر می‌تواند تحقق یابد، به این دلیل که احتمال نشت و قاچاق روی ریل کاهش چشمگیری خواهد داشت؛ اما در بحث جاده نیز نیاز به تعریف کریدورها و مسیرهای آزاد در ترانزیت دیده می‌شود.
- ۴- اصلاح مدیریت، حکمرانی و بهره‌وری در راه‌آهن: این مورد بحثی لازم و ضروری برای تقویت ترانزیت کشور به حساب می‌آید، زیرا بهره‌وری ریلی در کشور ایران بسیار پایین بوده است و نظام مدیریتی (که از قبل از انقلاب تا به امروز جاری است) در راه‌آهن نیاز به اصلاح و تغییر دارد. به طور مثال، مدیریت تمام خطوط راه‌آهن بر عهده شرکت راه‌آهن است، در صورتی که اگر در آن تغییر ایجاد شود و برخی خطوط ترانزیتی مثلاً از مرز تا مرز، در اختیار شرکت‌های خصوصی قرار داده شود. به دلیل مدیریت بهتر، ضعف شدید بهره‌وری ناشی از مدیریت راه‌آهن را می‌توان با بحث خصوصی‌سازی (به صورت نیمه آزاد) خطوط آهن و ناوگان کشنده (لوکوموتیو) پوشش داد.
- ۵- راه‌اندازی ظرفیت‌های ترانزیتی دریای خزر.
- ۶- اصلاح رویه‌های مدیریتی در سازمان بنادر و دریانوردی.
- ۷- باز کردن پرونده جداگانه ترانزیت در دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه: نیاز به تفاهم‌نامه کلان سیاسی مانند اتصال ایران با چین از طریق سه لینک CIS، افغانستان و پاکستان (که در ایران ظرفیت پاکستان به‌طور کامل نادیده گرفته شده است)؛ در صورتی که پاکستان اصلی‌ترین ورودی و خروجی ترانزیت ایران

در کریدور شرق- غرب می‌باشد. مثلاً بر روی طرح سیپک^۱ بین پاکستان و چین، ۶۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده و اتصال ریلی چین و پاکستان در افق‌های بلندمدت (۲۰۳۰-۲۰۵۰) است. ایران می‌تواند با مذاکرات سه‌جانبه این افق را کوتاه‌مدت کرده و اتصال ریلی چین و ایران به واسطه پاکستان انجام گیرد.

۸- امضای تفاهم‌های راهبردی با مشتریان اصلی بازار ترانزیت ایران: تحریم اثر قابل توجهی بر ترانزیت دارد:

- تأثیر اول به شکلی که مثلاً اگر دو تاجر در کشورهای مختلف اقدام به تجارت کالا کنند در صورت حساب آنها پورت عبوری درج شده و مشخص می‌باشد کالایی که از چین صادر شده است، از بندرعباس وارد شده و ادامه مسیر می‌دهد. اکثر اوقات اگر در بی‌ال پورت‌های ایرانی درج شده باشد، به واسطه تحریم‌های آمریکا، بانک‌ها اقدام به نقل و انتقالات پول نمی‌کنند چون حواله با ارائه بی‌ال در بسیاری از بانک‌ها انجام می‌شود.

- تأثیر دوم در بحث نقل و انتقالات مالی بین فرورادرهای ایران و مشتریان آن‌هاست. در کشورهایی که جزء مشتریان اصلی ترانزیتی ایران هستند می‌توان قراردادهای مالی خاص (خارج از بحث ترانزیت و وارد بر بانک مرکزی، سامانه مبادله ارزی و پیمان پولی دوجانبه) را تنظیم کرده که بسیاری از ریسک‌ها را کاهش می‌دهد.

۹- اعزام رایزنان ترانزیتی به سفارتخانه‌های ایران در کشورهای هدف: در بحث بازاریابی ترانزیت در برخی کشورها به شدت مشکل وجود دارد، همان‌طور که رایزن بازرگانی وجود دارد، جهت تسهیلگری رایزن ترانزیت نیز می‌توان داشت. به دلیل اینکه فرایند نهایی بازاریابی و جذب بار توسط فرورادرها انجام می‌شود؛ اما دولت باید نقش تسهیلگری خود را ایفا کند.

۱۰- مدیریت یکپارچه پایانه‌ها.

۱۱- حمل و نقل ترکیبی و برنامه‌ای: کریدورهای برنامه‌ای در ریل و بنادر نیاز به سیر برنامه‌ای ترانزیتی از بنادر و ریل کشورهای دیگر به بنادر و راه‌آهن ایران دارد.

۱۲- تعریف کانال‌های مالی مربوطه جهت انجام عملیات ترانزیت، با همکاری مشتریان ترانزیتی ایران.

۱۳- احداث و تکمیل برخی زیرساخت‌ها: در بعضی کریدورهای ایران به دلیل کمبود بودجه، خلأهای زیرساختی دیده می‌شود (هر چند که برای بهره‌برداری حداکثری از امکانات فعلی، موضوع ایجاد زیرساخت در اولویت قرار ندارد). ایران در بحث ترانزیت دو راه‌آهن راهبردی (چابهار- زاهدان- سرخس و رشت- آستارا) دارد که گلوگاه‌های ترانزیت ریلی ایران برای اتصال بین کشورهای همسایه و آب‌های آزاد محسوب

1. China-Pakistan Economic Corridor (راهرو اقتصادی چین- پاکستان)

می‌شوند. برای حل چالش بودجه‌ای آن‌ها استفاده از شیوه‌های نوین تأمین مالی مانند صندوق سرمایه‌گذاری پروژه یا شرکت- پروژه با رعایت ملاحظات، پیشنهاد می‌شود.

۱۴- ورود واگن‌های ایران به کشورهای CIS^۱ و روسیه.

۱۵- تأمین امنیت کریدور تهران- مدیترانه.

در ادامه آقای غلامی ضمن تشکر از ایده‌پردازان که سعی بر ارائه راهکارها به صورت خلاصه و بیان مسئله با دقت در دو بعد داخلی و بیرونی داشتند، اظهار داشت: در تحلیل‌های درون‌گروهی و شبکه‌مسانی که احتمالاً ریشه‌یابی تا رسیدن به ریشه‌های اصلی صورت گرفته است و چگونگی نزدیک شدن و عبور کردن به ریشه‌ها مورد تحسین است. در بخش راهکارها نیز تا حدودی، ترتیب اولویت آن‌ها رعایت شده و بسیار خلاصه بیان گردید.

آقای امین ترفع از وزارت راه و شهرسازی اظهار داشت: ارائه انجام شده در خصوص ترانزیت، مسئله بسیار مهم و حیاتی کشور است که می‌توان آن را راهبردی و ملی برشمرد. در حوزه ترانزیت زنجیره عواملی وجود دارد که در حوزه خارجی بر مسئله ترانزیت تأثیرگذار است. ترانزیت در صورتی اتفاق خواهد افتاد که همگرایی منطقه‌ای بین چندین کشور شکل گیرد. ترانزیت به معنای عبور کالا حداقل بین سه کشور است؛ بنابراین زمانی ترانزیت وجود دارد که همگرایی صورت گرفته است. به این ترتیب، همگرایی منطقه‌ای زمانی اتفاق خواهد افتاد که همه‌المان‌هایی که مربوط به همکاری بین کشورهاست با یکدیگر همگرا باشند. اگر در یکی از آنها اختلال ایجاد شود در تمام حوزه‌ها واگرایی ایجاد خواهد شد. برای مثال در تمام حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، تجاری، حمل و نقلی و... با یکدیگر درست عمل کرده تا بین کشورها ترانزیت صورت پذیرد. نکته‌ای که در خصوص کریدورهای رقیب گفته شد، علت این اتفاق به واسطه چسبندگی اقتصادی است که کشورهای دیگر، خصوصاً در مسیر شرق-غرب این هم‌گرایی را دارند؛ اما کشور ایران همگرایی و چسبندگی اقتصادی را با کشورهای همسایه در سطح منطقه ندارد و برعکس به یک واگرایی در سطح کشورهای همسایه و منطقه رسیده است. از طرف دیگر، ریسک تجاری ایران در سطح دنیا بسیار بالا و حتی قرمز رنگ است. بنابراین علاوه بر مسائل ذکر شده در ارائه موجود (زمان، هزینه و امنیت)، تاجر خارجی قبل از نگاه به این موارد به ریسک تجاری توجه دارد و پیش‌فرض تمام مسائل ریسک تجاری بالای کشور است. البته تنش‌های داخلی و خارجی نیز در این مسئله مورد سنجش قرار می‌گیرد. از طرف دیگر، تعارض منافع عوامل داخلی و غفلت ایران در شناسایی مسیر درست ترانزیت از اصلی‌ترین مسائل ترانزیت کشور است. آنچه در حال اتفاق افتادن است در سال ۲۰۲۱ حداقل ۶۰ میلیون تن در دو تا سه مسیری که در شمال ایران مسیر شرقی- غربی فقط از چین و کانتینری بار، ترانزیت شده است. ایران در تلاش است کشتی‌های رو- رو در دریای خزر برای حمل

(کشورهای مستقل مشترک‌المنافع، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان، فدراسیون روسیه و تاجیکستان) CIS 1.

کامیون بسازد؛ یعنی فرهنگ ترافیک ترانزیت در منطقه به سمت کانتینری شدن حرکت کرده است و از جهت دیگر مسیر شرقی- غربی بوده و ایران به فکر درست کردن مسیر شمال- جنوب است. پیش‌فرض تمام این مسائل چسبندگی اقتصادی است. بنابراین تا زمانی که ایران با کشورهای جنوب و شمال خود چسبندگی اقتصادی نداشته باشد، ساخت مسیرهای راه‌آهن- رو- رو و ریل شمال- جنوب کاربردی نخواهد داشت و حجم تجارت کم ایران پاسخگو نخواهد بود. پیشنهاد این است که در ایران مقدار زیادی چارچوب جدا و از هم گسسته وجود دارد و به یک برنامه واحد ملی برای مسئله ترانزیت نیاز است. بنابراین تمام برنامه‌های تشریح شده در منطقه یک برنامه شبکه‌ای است که در ایران به صورت شبکه‌ای به مسئله ترانزیت نگاه نمی‌شود و مسئله اصلی این است که موضوعات با نگاه مستقل و بخشی دیده می‌شوند.

آقای محمدرولی روزبهان عضو هیئت علمی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری ضمن تقدیر از ارائه خوب ایده بیان کرد: این ایده محاسن بسیاری در بحث ترانزیت دارد که می‌تواند علاوه بر کسب درآمد ارزی برای کشور بر نیازمندی‌های کشورهای دیگر به ایران تأثیرگذار باشد. همچنین از دیگر تأثیرات ترانزیت می‌توان به تأثیرات اشتغالی و درآمدی اشاره داشت. این ایده به خوبی تشریح شده و نسبتاً ظرفیت‌ها و موانع (تحریم، فعالیت‌های گسترده رقبا، منطقه‌ای و بین‌المللی) ترانزیتی کشور را کاملاً مشخص کرده است. بحث متولی واحد برای ترانزیت را می‌توان گفت شاه‌بیت راهکارهای بسیار خوب این ایده است و می‌تواند در سطح وزارت یا ستاد ترانزیت یا معاونت رئیس جمهوری که مطرح شد، بسیار مناسب باشد. در برخی پیشنهادها نیز به درستی موارد استراتژیک با رویکرد آینده‌نگر و حفظ منافع ملی دیده می‌شود، بالأخص مسیر افغانستان با توجه به اتمام مواد معدنی و سنگ آهن موجود در وضعیت کنونی کشور که با ایجاد ارتباط استراتژیک بین ایران- چین- افغانستان و ایران- عراق- سوریه و اجرایی شدن این کریدور می‌تواند بهره‌بردارهای مختلفی (اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و امنیتی) را برای ایران به دنبال داشته باشد.

در خصوص متن آورده شده «معضلات و راه‌حل‌های اساسی ترانزیت کشور نرم‌افزاری بوده و موارد سخت‌افزاری و زیرساختی گلوگاه‌های ترانزیت ایران نیستند». دو پرسش مطرح است:

۱- اگر تمام مشکلات نرم‌افزاری که به درستی به آنها اشاره شد، حل شود آیا می‌توان کار ترانزیت را پیش برد و ترانزیت ایران به خوبی می‌تواند شکل گیرد؟

۲- اگر تحریم آمریکا نیز برداشته شود باز آیا می‌توان به ترانزیت ورود کرد و به عملکرد ذکر شده، دست یافت؟ پاسخ این سؤال منفی است، زیرا ما عملاً زیرساخت‌های کافی مناسب در مسیرهای فعلی و مهم ترانزیتی خود ایجاد نکرده‌ایم (به‌عنوان مثال خط راه‌آهن شمال به جنوب تا شهر رشت به بهره‌برداری رسیده و از شهر رشت تا بندرهای کاسپین، انزلی و آستارا فاقد خط ریلی هستیم. همچنین بندر چابهار به‌عنوان تنها

بندر اقیانوسی کشور، فاقد خط راه‌آهن است و طبعاً سرمایه‌گذاران را ترغیب به سرمایه‌گذاری در گزینه‌های دیگر و رقیب خواهد کرد)، اگرچه نمی‌توان مشکلات نرم‌افزاری را رد کرد؛ اما در کوتاه‌مدت قابل حل بوده و این مسئله زیرساخت و سخت‌افزاری، گلوگاه اصلی ترانزیت کشور است. حتی کشورهایی مانند روسیه که با مسئله زیرساخت روبه‌رو نیست، به ارتقاء ظرفیت ترانزیتی خود می‌پردازند.

درنهایت می‌توان پیشنهاد کرد که کشور باید مجموعه‌ای از اقدامات شامل حل مشکلات زیرساختی، مسائل مدیریتی و نرم‌افزاری و همچنین دیپلماسی اقتصادی و تعاملی با کشورهای مورد نظر و مرتبط با این موضوع مهم را دنبال کند. بنابراین در زمینه ترانزیت، بحث تحریم به دلیل وجود دو قطب چین و روسیه و تعاملات مثبت ایران با دو رقیب آمریکا نمی‌تواند آن‌چنان چالش‌برانگیز باشد، پس بهتر است منافع این کشورها و کشورهای همسایه در بحث ترانزیت درگیر شود. حتی به‌عنوان گزینه پیشنهادی می‌توان با ایجاد بنادر مشترک به فعال‌سازی این پتانسیل در کشور فکر کرد؛ و با وارد شدن راهکارها به جزئیات بیشتر، مخصوصاً در بحث تأمین منابع مالی، ورود بازیگران و ذی‌نفعان، این طرح را به اجرایی‌تر شدن نزدیک کرد.

آقای محمدهادی زاهدی، امور راه و ترابری سازمان برنامه و بودجه کشور ضمن تشکر نسبت به بررسی موضوع مورد نظر، در این ارتباط بیان کرد که در گذشته بیشتر به‌صورت سنتی به بررسی طول خطوط ترانزیتی و توسعه آن‌ها تأکید شده است، در حالی که یکی از نقاط قوت این گزارش، بررسی زیرساخت‌های موجود و سازمان‌های دخیل در ارتباط با موضوع ترانزیت است. یکی از مشکلات جدی ترانزیت ایران، عدم توجه جدی و استفاده کارآمد از فناوری اطلاعات و ارتباطات است. دیجیتالی شدن در بخش حمل و نقل امروزه به‌عنوان یکی از ارکان کلیدی ترکینگ^۱ و تریسینگ^۲ محدوده‌ها به منظور تأمین نظارت، امنیت بار و... مورد توجه بوده که این امر در ایران بسیار نادیده گرفته شده است. موضوع دوم، دخیل بودن ارگان‌ها و دستگاه‌های اجرایی متنوع و عدم همسویی اهداف آن‌ها باهم بوده و بحث بعدی عدم توجه به لجستیک و زنجیره تأمین است.

در ادامه آقای عباس مهرآبی، رئیس کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی انجمن ریلی و مدیرعامل شرکت بین‌المللی شنل ضمن تشکر از آقای ضیایی، بر عدم اشاره به راهکارها به‌عنوان کلید حل مسائل مطرح شده، تأکید نمود. همچنین به تکراری بودن برخی از راهکارها و عملیاتی نشدن آن‌ها اشاره کرد. در زمینه نحوه مطرح کردن مسائل در حوزه ترانزیت نیز به عدم اولویت‌بندی و وزن‌دهی به هریک از مسائل (واقع‌گرایی بر اساس آمارها و خودداری از سیاه‌نمایی و بزرگنمایی) در این حوزه تأکید نمود؛ در صورتی که این امر انجام گیرد سبب می‌شود جریان رسیدگی به مسائل حوزه ترانزیت و مربوط به آن در مسیر مشخص و واضح‌تری انجام شود.

1. Tracking
2. Tracing

وی ادامه داد که ارقام ابتدایی تعریف شده در پیش که حجم ترانزیت را مطرح نموده است، ماورایی هستند؛ چراکه در حوزه ریلی در یک سال اخیر، بیش از یک میلیون تن کالا جابه‌جا نشده است و از آنجایی که در این ایده بیشترین بار بر دوش صنعت ریلی هدف‌گذاری شده است، تبدیل یک میلیون تن به بیست میلیون تن نیازمند پتانسیل بسیار بالایی است. در بیشتر موارد در مورد اعداد و ارقام پیشنهادی نیز جای بحث وجود دارد. به عنوان مثال به ازای وزن بار گوگردی که در حمل‌ونقل ریلی در حال جابه‌جایی است تقریباً سی فرانک (۳۵ دلار در مجموع) عایدی این شرکت و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است، پس در نظر گرفتن اعداد حداقلی که در این گزارش مطرح شده است، بسیار جای بحث و بازنگری دارد.

در حوزه ریلی مبحث زیرساخت‌ها بسیار با اهمیت است، چراکه در صورت لغو تحریم‌ها و فراهم شدن شرایط، زیرساخت‌ها همچنان دچار نقصان است و آمادگی دستیابی به اعداد و ارقام مطرح شده در این گزارش را نخواهد داشت. به عنوان مثال در حال حاضر فشار محوری ریل ۲۲٫۵ تا ۲۵ تن است و با این فشار محوری رفتن به سمت خط جنوب امکان‌پذیر نیست و حتی تعداد واگن‌ها و لوکوموتیوها در این خط جوابگوی حجم تعریف شده را ندارد. از دیگر موارد با اهمیت که در صنعت ریلی بسیار نادیده انگاشته شده، عدم اتصال خطوط ریلی با همسایگان ایران است و تنها اتصال حال حاضر با کشور ترکیه است که واگن‌های ما تنها اجازه ورود به کشور ترکیه را دارند و لاغیر. پس همچنان اتصال ریلی با عراق (شلمچه- بصره)، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان، افغانستان، پاکستان وجود ندارد و بحث اصلی نبود زیرساخت‌ها است. مبحث بعدی که یکی از مسائل اصلی درونی است، هزینه حمل ریلی ترانزیت، نسبت به هزینه حمل ریلی داخلی (واردات و صادرات) متفاوت است. به فرض مثال اگر باری به‌عنوان بار وارداتی یا صادراتی از مرز رازی تا سرخس ترکمنستان (از ترکیه به سمت ترکمنستان) اگر بار ترانزیتی باشد، ۴۰ دلار و اگر بار واردات باشد ۲۵ دلار و اگر بار داخلی باشد، ۱۰ دلار هزینه می‌شود و همین تفاوت‌ها سبب می‌گردد که رغبت صاحبان کالا به سمت ترانزیت نرود و باعث نوعی خود تحریمی نیز شود. موضوع بعدی بحث مارکتینگ ترانزیت است. به عنوان مثال یک شرکت ریلی باری را از سرخس ترکمنستان تا بندرعباس حدود ۳۰ فرانک جابه‌جا می‌کند که ۸۰ درصد (۲۴ فرانک) آن به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران پرداخت می‌شود. پس بالطبع این قبیل موارد انگیزه شرکت‌های ترانزیتی را برای بازاریابی ترانزیت کالاها کاهش می‌دهد و در این طرح نیز منافع شرکت‌های خصوصی برای ورود به بازارها نادیده گرفته می‌شود و بیشتر کارها بر عهده رایزن‌های بازرگانی گذاشته شده است و بر اساس دستاوردهای اخیر بخش ترانزیت در چند سال گذشته، عملکرد رایزن‌های بازرگانی نزدیک به صفر بوده است. در نهایت مباحث تحریمی، در چند سال اخیر موجب کاهش عملکرد بخش ترانزیت و بخش‌های خصوصی وابسته به آن شده است. در چند سال اخیر با وجود رقبای ترانزیتی و کریدورهایی همچون تار، تراسیکا، لاجورد در عین زمان نسبتاً طولانی جابه‌جایی اما با کریدورهای ایران در حال رقابت و توسعه هستند، به نحوی که توانسته‌اند کریدورهای ایرانی را کمرنگ کنند.

آقای مهدی صفری مقدم، دبیر شورای لجستیک مناطق آزاد و معاون لجستیک و حمل و نقل سازمان منطقه آزاد ماکو و مسئول اسبق طرح جامع و مدل های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در ارتباط با ایده مورد نظر اظهار داشت: اعدادی که در ارتباط با پتانسیل های ترانزیتی بیان شده است با وجود ایجاد شرایط و زیرساخت های مناسب و همچنین تغییر پارادایم ها، زیاد ماورایی نیست و امکان تحقق آن ها وجود خواهد داشت، کما اینکه در کشورهایی همچون قزاقستان که بخش اعظمی از درآمد خود را از طریق فروش نفت و گاز و منابع فسیلی تأمین می کند، منابع حوزه ترانزیت را به عنوان یک منبع درآمد پایدار هدف گذاری کرده است. در حال حاضر، حدود ۶۰ درصد درآمد کشور از طریق ترانزیت و لجستیک تأمین می گردد (که این درآمد قبل تر از طریق سوخت های فسیلی تأمین می شده است). همچنین تعدادی از بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس نیز مانند جبل علی ۳۳ درصد تولید ناخالص داخلی دبی را از طریق لجستیک و ترانزیت با وجود درآمد سرشار از توریسم، پوشش می دهد. همچنین کشور عمان نیز در این ارتباط هدف گذاری کرده است و رشد بسیار بالا (حدود ۷ درصد) در این حوزه دارند. در حالی که در ایران بسیاری از زمینه های دستیابی به این اهداف به دلیل عقبه طولانی ترانزیت و حمل و نقل و همچنین موقعیت ژئوپلیتیک وجود دارد. همچنین کشور ترکیه نیز در این حوزه سرمایه گذاری های زیادی را اخیراً از جمله در زمینه توسعه خط ریلی از ترکیه به چین انجام داده است.

جمع بندی محور اول به این صورت است که نیاز به یک تغییر پارادایم مبتنی بر هدف گذاری ملی خواهد بود و لجستیک بین المللی بسیار با اهمیت تر و البته به نوعی دربرگیرنده ترانزیت (عبور کالا) نیز است و درآمد پایدار و حلقه اول این زنجیره، ایفای نقش در زنجیره تأمین کالا است و وابسته به مناسبات و فرصت های توافق راهبردی ۲۵ ساله، منابع انرژی و نیروی کار ارزان قیمت برای ایفای نقش بسیار مناسب در زنجیره تأمین جهانی خواهد بود.

به عنوان مثال، ترانزیت به صورت خام فروشی در حوزه فرآوری معدنی (فروش سنگ آهن خام یا فرآوری آن) است و ایفای نقش در لجستیک و زنجیره تأمین جهانی و نسبت آن با ترانزیت، شبیه خام فروشی است که فقط به درآمد عبور کالا اکتفا نموده یا از این جریان عبور کالا جهت درآمدزایی فرصت های بعدی استفاده شود.

در این ارتباط می توان به توسعه لجستیک محور اشاره کرد که بیشتر بر پایه بودجه در کشور است و اولویت در توسعه زیرساختی بر روی طرح هایی است که برای کشور درآمدزایی ملی دارند و ترانزیت یکی از مباحث بسیار مهم است که اگر امروز از آن غافل شویم طی دهه های آینده از منابع درآمدی آن بی بهره خواهیم ماند. موضوع بعدی که بسیار در این حوزه حائز اهمیت بوده در نظر گرفتن کشورهایی است که چسبندگی اقتصادی و نفوذ سیاسی - اقتصادی قوی با آن ها وجود دارد و باید در حوزه ترانزیت آن ها را مد نظر قرار داد. به عنوان مثال افغانستان، عراق و سوریه در بحث ترانزیت شرق به غرب بسیار مهم است. در حال حاضر، چین بر روی یک

مسیر ریلی از طریق تونل و اتصال به افغانستان در حال مطالعه است و این راه‌آهن در صورت اجرا که با چشم‌انداز ۲۰۳۵ برنامه‌ریزی شده، دارای خطوط استاندارد است و دیگر نیازی به تعویض بوژی^۱ به دلیل عدم عبور از کشورهای CIS نیست و کشورهای واسط را به حداقل می‌رساند. همچنین مسیری است که کشور در آن دارای نفوذ سیاسی اقتصادی است و در سمت غرب نیز باید ترکیه و کریدور عراق-سوریه (دریای مدیترانه) به صورت جدی مورد توجه قرار گیرد.

مسئله‌ای که در این مطالعه به آن پرداخته نشده است و غفلت از آن می‌تواند ما را به خطا ببرد، نوع کالا در جریان ترانزیت است؛ بنابراین گروه‌های کالایی حتماً باید مورد توجه و مطالعه قرار گیرد که آیا پتانسیل حمل ریلی با هزینه بالاتر نسبت به حمل دریایی در این گروه کالاها وجود دارد یا خیر؟

موافقت‌نامه کریدور شمال-جنوب سال ۲۰۰۰ امضا شده است و مشکلات زیرساختی نیز تا حدودی وجود دارد؛ اما مانع جدی، مشکلات نرم‌افزاری و عدم مطالعه نسبت به گروه‌های کالایی است.

درنهایت باید به این نکته توجه داشت که این مسیر ترانزیتی تعریف شده آیا یک آلترناتیو برای کشورهای دیگر است یا مبتنی بر جذابیت‌های اقتصادی؟ (به عنوان مثال مهم‌ترین انگیزه روسیه برای تعریف کریدور شمال-جنوب، آلترناتیوی برای سوئز بوده است. مادامی‌که جریان دریایی از طریق کانال سوئز باز باشد انگیزه اقتصادی برای ترانزیت کالا در این کریدور وجود ندارد؛ چراکه هزینه‌های آن دو برابر حمل دریایی است).

در ارتباط با اتصال از سمت ترکیه نیز بحث دریاچه وان و وجود مناطق کردنشین مطرح است که دولت ترکیه تمایلی به سرمایه‌گذاری ندارد. طی سه سال گذشته راه جدیدی از طریق تبریز (نقطه چشمه ثریا) به پارس ترکیه متصل می‌شود و مطالعات همگی انجام شده و در حال جذب سرمایه‌گذار است که درنهایت ارتباط یکپارچه با ترکیه حاصل می‌شود.

درنهایت ایشان در جمع‌بندی بیان کرد: ایفای نقش در زنجیره تأمین جهانی به واسطه فرصتی که در لجستیک وجود دارد، موضوعی مهم‌تر نسبت به ترانزیت است و لازم است نگاه عام‌تری باشد تا مبتنی بر این مهم، اولویت‌های کشور در کریدورهای ترانزیتی مشخص شود. در نتیجه علاوه بر درآمدهای ترانزیتی، درآمدهای ایفای نقش در بخش تولیدی در این مسیر ترانزیتی، مزیت‌های نسبی و صنایع انرژی‌بر نیز مورد توجه قرار گیرد و در واقع بخشی از کالاهای نیمه ساخته می‌تواند در کشور تولید شود. همچنین مناطق آزاد به عنوان دروازه‌های ورود و خروج کالا می‌توانند ایفای نقش واقعی در زمینه صادرات و واردات کالا داشته باشند.

۱. مجموعه‌ای شامل چهار یا شش چرخ که به صورت جفت در زیر وسیله نقلیه ریلی طویل نصب می‌شود و از طریق لولایی مرکزی حرکت و انعطاف وسیله نقلیه را در پیچ‌ها تسهیل می‌کند.

آقای علیرضا مظلوم، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای؛ ضمن تشکر از ایده‌دهندگان بیان کرد: تمامی مسائلی که در گزارش به‌عنوان چالش‌های بحث ترانزیت مطرح شده است همگی تکراری و تقریباً از بطن شروع ترانزیت در ایران، همه با آن روبه‌رو بوده و دست و پنجه نرم کرده‌اند. در یک دوره حتی کارگروه ویژه حل مسائل ترانزیت تشکیل و با تمام تلاشی که انجام شد، درنهایت به رقم ۱۳ میلیون تن دست یافت. نماینده ویژه این کار نیز دکتر افقهی‌نژاد (معاون حمل‌ونقل وزارت راه) بود. در این کار مطالعات به سه دسته تقسیم‌بندی شده است: مطالعات وضع موجود، مطالعات با حل مسائل سیاسی و درنهایت مطالعات با حل مسائل زیرساختی انجام گرفت که توجه به این مطالعات خالی از لطف نیست. بحث بعدی سوپا کالا در ترانزیت است که کاملاً راکد و مورد بی‌توجهی قرار گرفته است. بحث بعدی ترانزیت بر اساس نوع کالا است و مطالعه بر روی این موضوع بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

آقای وحید مغربی، رئیس ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در این ارتباط اظهار داشت: بسیاری از مباحثی که در این طرح مطرح شد کلی و بیشتر تکرار مباحث گذشته بوده و تقریباً ارائه راهکار مشخصی در آن دیده نشد. ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز متشکل از ۲۶ دستگاه است که در جهت تنظیم و تسریع جریان تجاری مبادلات و حمل‌ونقل در کشور گام برداشته است و به‌نوعی اقدامات پیشگیرانه بر اقدامات مقابله‌ای مقدم شده و تصمیمات گرفته شده همگی برای جلوگیری از فساد است. در چند سال اخیر به دلیل شرایط اقتصادی، حمایت از تولید، اختلاف در طبقات تعرفه‌ای و پایین بودن ریسک قاچاق، ترانزیت به‌عنوان یک حوزه که قاچاق در آن اتفاق می‌افتد، در نظر گرفته شده است. همچنین تعرفه صحیحی از قاچاق ارائه نشده است که با توجه به فرضیات و الزامات داخلی کشور باید تعریف شود. از جمله نکاتی که باید در این گزارش بسیار مورد توجه قرار گیرد، عبارت‌اند از:

- در حوزه عوامل درونی به مباحث نرم‌افزاری علی‌الخصوص در سامانه جامع تجارت باید توجه زیادی شود و از این طریق قاچاق کالا کاهش و نظارت بر ورود و خروج کالا کاملاً شفاف شود؛ بنابراین اولویت اول راه‌اندازی این سامانه باشد.

- بحث بعدی تجهیز مبادی ورودی به ایکس‌ری‌های پیشرفته است که بسیار باید مورد توجه قرار گیرد و بیشتر آن‌ها از طریق قراردادهای Bot^۱ در حال انجام است؛ اما باید مورد توجه ویژه قرار گیرد.

- مورد سوم، اصلاح و ابلاغ طرح‌های جامع پایانه‌های مرزی و بنادر کوچک است که باید در این طرح‌ها مورد توجه قرار گیرد.

۱. Build-operate-transfer قرارداد ساخت، بهره‌برداری و واگذاری، گونه‌ای از قرارداد اقتصادی است که معمولاً بین دولت‌ها و سازمان‌های متولی اقتصاد از یک طرف و شرکت‌های بخش خصوصی از طرف دیگر منعقد می‌گردد.

- مورد چهارم کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب در ارتباط با نحوه عملکرد ستاد مورد توجه قرار گیرد. در نهایت مهم‌ترین نکته‌ای که محل تلاقی صحبت‌های ایشان با ایده‌دهندگان است، توجه به تشکیل کمیته جامع ترانزیت است که هم‌اکنون در دولت در حال رسیدگی و بررسی می‌باشد. در حال حاضر نیز، طرح جامع ترانزیت در حال انجام است و امکان ارسال پیش‌نویس به دستگاه‌ها وجود دارد.

آقای سیدعلی حسینی، رئیس اتاق بازرگانی ایران اظهار داشت: یکی از اولویت‌های کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک، ایجاد یک متولی مشخص و واحد لجستیک است. این پیشنهاد از سمت این سازمان به معاون اول ریاست جمهور ارائه شده است؛ اما به دلیل مسائل فراسازمانی و ارجاع آن به وزارت راه و صمت همچنان در حال بررسی و زمان‌بر است. در حال حاضر مهم‌ترین مسئله‌ای که در ارتباط با مبحث ترانزیت در داخل، کشور با آن مواجه است؛ مدیریت واحد مرزی و سازمان‌های دخیل در این بحث است. ترانزیت بخشی از این تجارت می‌باشد و اعتقاد بر این است که کنترل باید در مرزها به طور نامحسوس انجام شود. به عنوان مثال، در یک مسافرت ساده و هنگام خروج شاید دو یا سه سازمان مشاهده شود، در حالی که در پشت صحنه سازمان‌های بسیاری در این امر و مسیر دخیل هستند. در بحث مدیریت واحد مرزی نیز مشکل فرایندی وجود دارد. از یک سو، ماده ۱۲ قانون مدیریت گمرکی، گمرک و معاون حقوقی ریاست جمهوری تفسیر دیگری از قانون ارائه می‌دهند و از سوی دیگر، سازمان راهداری متولی و مدیر مرز است و به نظر می‌رسد باید سازمان فرادست و بالاتری مدیریت مرز را بر عهده داشته باشد. به عنوان مثال در کشور عراق، معاون نخست وزیر مسئول و مدیر گذرگاه‌های مرزی عراق است. در حال حاضر با پیشنهاد ایران، کریدور سوریه در حال اتصال به مسیر ترانزیتی ایران از طریق کشور عراق است و با توجه به این‌که عراق از سال ۲۰۱۹ به کنوانسیون تیر پیوسته است، در حال آماده‌سازی گمرکات و مرزها برای اجرای فرایند ترانزیت است و این موضوع می‌تواند مسیر ترانزیت ایران - عراق - سوریه را بسیار تسهیل نماید.

در مورد سامانه‌ها نیز می‌توان اعلام کرد که در حال حاضر دو سامانه وجود دارد. یکی سامانه جامع گمرکی که از سال ۱۳۹۲ شروع شده و هنوز به اتمام نرسیده است. اگر تمامی ارگان‌ها و دستگاه‌های دخیل در بحث در این سامانه یکپارچه و تجمیع شوند بسیاری از مشکلات مطرح شده در این گزارش حل خواهد شد. سامانه دیگر، سامانه جامع فرامرزی است که گمرک مسئولیت آن را بر عهده دارد. این سامانه نیز اگر به اتمام برسد بخش‌های فرایندی سازمانی حل خواهد شد.

در ادامه ایشان به بحث مصوبه شورای امنیت ملی و وزارت نفت اشاره کرد که بر اساس این موضوع به مدت دو سال، ترانزیت مواد سوختی انجام نشده که این امر تأثیر منفی در آمار ترانزیت خارجی (به دلیل عدم انجام سوپا و ترانزیت خارجی) داشته است.

در ارتباط با راه‌آهن نیز، لازم است که راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران امور اجرایی را کنار گذاشته و متولی باشد و پیشنهاد به این صورت است که راه‌آهن به‌عنوان نهاد رگولاتوری (تنظیم‌گر) اقدام نماید و سیستم‌های بازاریابی و فروش را به شرکت‌های بخش خصوصی واگذار کند. راه‌آهن به‌طور همزمان نمی‌تواند مسیر حرکت و بازرگانی باشد و این در دنیا مرسوم نیست. پس درنهایت لازم است راه‌آهن به قانون دسترسی ریلی مصوب مجلس شورای اسلامی برگردد.

در بحث حمل‌ونقل جاده‌ای نیز که به‌عنوان شاه‌بیت مسئله و ترانزیت مطرح می‌شود، به غیر از ترکیه و ترانزیت آن، اکثر مبادی ورودی به مبادی خروجی کشور توسط حمل‌ونقل داخلی انجام می‌شود. به این ترتیب کامیون‌ها از بندرعباس و گمرکات جنوبی یا شمالی، بارگیری می‌کنند و در مبادی خروجی، تخلیه بارگیری با کامیون‌های خارجی انجام می‌شود که این بر ترانزیت تایم^۱ کشور تأثیر منفی گذاشته است. این راهکار در اتاق بازرگانی به بحث ورود حمل‌ونقل داخلی به شرکت پرداخته است؛ یعنی به جای ۴۰۰ هزار راننده کامیون، ۲۰۰ شرکت (تجمیع کامیون‌ها) در نظر گرفته شود و درنهایت نظارت و قرارداد با این شرکت‌ها انجام گردد.

موافقت‌نامه‌های دو و چندجانبه بر عهده وزارت امور خارجه است و به نظر می‌رسد اگر این وزارتخانه فعال‌تر از پیش عمل نماید، امکان انعقاد تفاهم‌نامه‌های چندجانبه بین کشورها امکان‌پذیر خواهد بود. برای ایجاد کریدورهای دیگر در سایر کشورها لازم است که هر کشوری حق ساخت و انتخاب کریدور ترانزیتی منتخب خود را دارا باشد و ادعای اینکه ساخت آن‌ها مانعی در جهت کریدورهای کشور ایران است، تصور بسیار نادرستی می‌باشد. بدیهی است که بهترین کریدور به لحاظ زمانی و اقتصادی، ایران است که با حل مشکلات فرایندی و زیرساختی شناسایی شده و بازگشت آن‌ها قطعاً اتفاق خواهد افتاد.

در ادامه، آقای عزیز منصوری عضو کارگروه ملی حمل‌ونقل و ترانزیت وزارت امور خارجه؛ ضمن تشکر از مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری و آقای ضیایی و تیم ایشان در ارتباط با کار ارزشمند انجام شده در مورد ترانزیت بیان کرد: ترانزیت و حمل‌ونقل یک دغدغه ملی است، به همین دلیل ذینفعان متعددی در دستگاه‌های اجرایی، بخش خصوصی و افکار عمومی به‌عنوان یک دغدغه با آن مواجه‌اند. وزارت امور خارجه نیز از فعالیت‌های پژوهشی مراکز مختلف حمایت می‌کند. در کارگروه ملی حمل‌ونقل و ترانزیت وزارت امور خارجه طی سال گذشته (۱۴۰۰) هر دو ماه یک بار و جمعاً شش جلسه برگزار شده است، اعضای این کارگروه علاوه بر بخش‌های مختلف راه و شهرسازی، نمایندگانی از بخش خصوصی، دستگاه‌های امنیتی، گمرک، مرکز پژوهش‌های مجلس و... تقریباً تمامی ذینفعان این بخش را در برمی‌گیرد و موضوعات مورد بررسی در این کارگروه، کریدور رو-رو و کامیون‌های ترانزیت می‌باشد که نتایج آن مستقیماً به معاون اول رئیس‌جمهور و هیئت دولت منعکس و پیگیری‌های متعدد انجام شده است. فعالیت این کارگروه به صورت یک ساختار فراسازمانی و

فراستگاهی است و متشکل از کلیه ذینفعان با هدف ایجاد هماهنگی میان تمامی دستگاه‌های دخیل در این حوزه است. در نهایت هر زمان مشکلی در ارتباط با ترانزیت و لجستیک وجود داشته باشد به‌عنوان یک دستور کار این کارگروه، بررسی و پیگیری خواهد شد.

رقابت‌های منطقه‌ای و کریدورهای رقیب از مهم‌ترین مسائلی است که سبب شده مسئولیت برگزاری این کارگروه به وزارت امور خارجه واگذار شود. به‌واسطه حضور این وزارتخانه در کشورهای مختلف، انجام این کار از طریق این وزارتخانه راحت‌تر خواهد بود. بدینی چند سال اخیر نیز، به دلیل شکل‌گیری کریدورهای کشورهای همسایه است و این تصور که آن‌ها در حال پیشی گرفتن از ایران و جایگزینی خود هستند، نادرست بوده و دلیلی جز فشار بر افکار عمومی نداشته است. در این زمینه لازم است ضمن مشاهده و در نظر گرفتن واقعیت‌ها، اسیر بدینی‌ها و گمانه‌زنی‌ها نشده و همواره حرکت به سمت جلو مدنظر قرار گیرد. در ارتباط با کریدورهای رقیبی که در گزارش مطرح شده است، مسائل مختلفی وجود دارد که همواره در کشورهای خود مدنظر قرار می‌گیرند. یکی از مهم‌ترین رویدادهایی که در چند سال اخیر اتفاق افتاده است، حادثه مسدود شدن کانال سوئز و به موازات آن مورد توجه قرار گرفتن کریدور شمال- جنوب و رقابت کریدورهای جایگزین مطرح است. در نهایت ایشان بیان داشت که وزارت امور خارجه باهدف رفع این دغدغه ملی، آماده همکاری با تمامی ذینفعان ترانزیت و لجستیک است.

در ادامه، آقای مهدی رازپور پژوهشگر گروه آمایش سرزمین مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری ضمن تشکر از ارائه این بحث و مطرح کردن آن به‌عنوان یک دغدغه، نگاه به آن از دریچه دیگر را مورد تأکید قرار داد. ایشان به‌منظور روشن نمودن این نگاه، پرسش‌هایی را به شرح زیر مطرح کرد:

آیا ایفای نقش ایران به‌عنوان محور ترانزیت به عنوان مهم‌ترین دغدغه توسعه کشور مهم است؟

آیا باید منتظر ماند و دید جریان‌های کالایی بین‌المللی قرار است از کدام محور عبور کنند و سهم ایران چه خواهد شد؟

آیا باید منتظر تحقق ایده یک کمربند- یک راه^۱ توسط چین و نیروهایی ماورای منطقه‌ای برای تحقق اهداف و چشم‌اندازهای خود بود؟

آیا دستاوردهای بخش ترانزیت ارزش اقتصادی و بازدهی به نسبت بخش‌های مختلف اقتصادی را دارد که تمام سرمایه و نیروی کشور به آن سمت بسیج شود؟

آیا دستاوردهای ناشی از این اتصال پایدار، همیشگی خواهد بود؟

1. One Belt- One Way

زیرساخت‌های ترانزیت داخلی، انرژی و موتورهای توسعه اقتصادی کشور مانند معادن فلزی همچون مس، فولاد، سنگ آهن و معادن غیرفلزی چون خاک، بهره‌گیری از سواحل شمال و جنوب و ظرفیت‌های گردشگری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین صنایع پیشران توسعه و امکان همکاری‌های میان مرزی برای توسعه مناطق مرزی، همواره مزیت‌هایی است که در کشور و در سند آمایش سرزمین وجود دارد. درنهایت ایشان در جمع‌بندی موارد مطرح شده بیان کرد: پیش پاسخ اولیه تمامی این مباحث، آن است که همچنان استراتژی مشخصی برای توسعه نیست و لازم است به این قضیه بیشتر اندیشید.

راهکارهایی که در پایان این گزارش نیز مطرح شد مسائلی بود که در سند آمایش سرزمین به‌عنوان طرح مسئله، مطرح شده و پیش پاسخ‌هایی نیز به آن‌ها در قالب سیاست‌های آمایش سرزمین ارائه گردیده است.

درنهایت، آقای **علی ضیایی** در جمع‌بندی و پاسخ به پرسش‌ها برای ابهام‌زدایی از مبحث مطرح شده اظهار داشت: اعدادی همچون ۲۰-۳۰ یا ۳۰۰ میلیون تن، ارقام کیک ترانزیتی ایران است. به این معنا که ابتدا کریدورهای شمال- جنوب و شرق- غرب ترسیم و کشورهایی که در این محورها قرار می‌گیرند استخراج شده (به‌عنوان مثال حوزه شمال چه کشورهایی، حوزه جنوب چه کشورهایی)، سپس از نظر منطقی روی نقشه بررسی می‌شوند (استرالیا جزء کشورهای حوزه جنوب ایران به شمار می‌آید؛ اما کریدور استرالیا- روسیه به عنوان کریدور جنوب ایران در نظر گرفته نمی‌شود). درنهایت، کشور به ۲۰۰ کریدور مختلف دست یافته است که این کریدورها از مسیرهای مختلف می‌توانند از ایران عبور کنند. در مرحله بعدی این کریدورها دسته‌بندی شدند و سپس تناژ عبوری و کیک ترانزیتی ایران حاصل شد.

حال سخن این است که لزوماً هدف، دستیابی به عدد مورد نظر نیست و حتی برعکس، هدف توقف در شرایط فعلی نیز نبوده است؛ اما لازم است با تلاش‌های داخلی و مانع‌زدایی‌ها و همچنین رایزنی‌های بین‌المللی، سهم بیشتری از کیک را نصیب ایران کرد.

در مورد بحث درآمدها نیز جداول تعرفه راه‌آهن به دست آمده است. در موضوع راه‌آهن، بحث بهره‌وری و تفویض نقش به بخش خصوصی لازم است که شرکت راه‌آهن کنار برود و نقش تنظیم‌گری داشته باشد. البته در مورد خصوصی‌سازی باید این نکته را مد نظر قرار داد که خصوصی‌سازی‌ها نباید تجربه دولت‌های نهم و دهم را مجدداً تکرار کنند و کاملاً دقیق و با برنامه‌ریزی انجام شود. همچنین در ورود واگن‌ها به CIS مشکلات سیاسی جزئی وجود دارد که با سرعت گرفتن اقدامات اداری، کاملاً قابل حل خواهد بود.

درنهایت، کشور نیازمند تعیین یک متولی واحد در بحث ترانزیت است، یک متولی که نه صرفاً در حد یک وزارتخانه باشد بلکه نیازمند یک ستاد، کارگروه و... است که اختیارات فرانهادی داشته باشد و در سطوح بالای دولت تشکیل شود تا سازمان‌ها را به خط نماید.

گلوگاه ترانزیت نخستین مانع در مسیر ترانزیت نامیده می‌شود. ظرفیت کانتینری بنادر در کشور به‌طور کامل استفاده نمی‌شود و تا زمانی که این گلوگاه‌های سخت‌افزاری حل نشود، گلوگاه نرم‌افزاری حل نخواهد شد.

حسن ختام جلسه آقای دکتر پاک‌ذات، ریاست مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سازمان برنامه و بودجه ضمن تشکر از آقای ضیایی و آقای شاه‌جویی، تیم مربوطه، حصار و همکاران بیان کرد که مطالب بسیار ارزشمندی در جلسه طرح شد که بسیار آموزنده بود. بحث اهمیت ترانزیت بر کسی پوشیده نیست و در کنار آن، اهمیت لجستیک مطرح گردید که به‌عنوان یک حلقه فراگیر و بزرگ‌تر در بحث ارزش افزوده به آن اشاره شد. ترانزیت مقدمه‌ای است که از طریق آن می‌توان حلقه‌های دیگر زنجیره ارزش را شکل داد.

نکته بسیار مهمی که توسط نماینده وزارت امور خارجه بیان شد موضوع رصد کریدورهایی است که در اطراف کشور در حال شکل‌گیری می‌باشد و در معرفی این کریدورها به مسئولان لازم است این نکته بیان شود که کشورهای دارای این کریدورها به دلیل تعللی که ایران در برنامه‌ریزی‌ها و بهره‌مندی از کریدورهای خود داشته است، آن‌ها فرصت ساخت و بهره‌مندی از کریدورهای رقیب را پیدا کرده‌اند و بخشی از آنها برای تبلیغات سوء علیه ایران و ناامیدی ساخته شده‌اند. درنهایت در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب مزیت نسبی وجود دارد. در خصوص بیان مسئله مورد نظر لازم است بحث اولویت داشتن مسائل نرم‌افزاری با بیان مثال‌هایی همچون استفاده از شواهد در بحث جاده‌ای، ریلی و بندری در نظر گرفته شود. با زیرساخت‌های فعلی همچنان از ظرفیت‌های موجود استفاده نمی‌شود و نیاز به توسعه و تجهیز زیرساخت نیز شامل گمرک، بیمه و... خواهد بود.

کارگروه ایده‌پروری مرکز که بر عهده گروه آینده‌نگری و فناوری‌های نو است، شیوه‌ای تعاملی و گام به گام با ایده‌دهندگان تا به نتیجه رسیدن ایده مورد نظر به طرح در پیش گرفته است. با این تفاسیر پیشنهادهایی که در انتهای این گزارش مطرح شده است، بسیار کلی و از جنس راهبردهایی است که باید پیگیری شوند. پس در گام اول نیاز به اولویت‌بندی راهبردها است. در گام بعدی لازم است لایه مقاوم در مقابل هر راهبرد (طیفی) که فهم صحیحی نسبت به مسئله ندارند و دوم طیفی که منافع آن‌ها اقتضای مقاومت دارد) شناسایی و پاسخ‌های مقابله با استدلال‌های آن‌ها وجود داشته باشد و تضاد منافع در پیشنهاد سیاست‌های طراحی نیز مورد توجه قرار گیرد.

بعد از طراحی سیاست‌های مورد نظر مجدداً به صحنه نگاه شود و با فرض اعمال سیاست‌های جدید، بازیگران و کنشگران جدیدی به صحنه ورود خواهند کرد؛ در نتیجه لازم است تضاد منافع گروه‌های جدیدالورود نیز در نظر گرفته شود.

همچنین در صورت افزایش قیود و پیچیدگی مسیر، لازم است بعضی از این سیاست‌ها با هم یکی شوند و همزمان اعمال گردد (در صورتی که اگر بعضی از سیاست‌ها اعمال شوند و برخی اعمال نشوند، به جای پیشبرد کار، اثر تخریبی دارند) که نیازمند بسته‌های سیاستی خواهد بود. بسته‌هایی که در عرض هم به صورت سناریوهای مختلف پیشنهاد شوند.

نکته بسیار مهم که باید در بحث سخت‌افزاری به‌خصوص حوزه راه‌آهن توجه شود، طراحی راهکارها و سیاست‌هایی برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی و بخش خصوصی و در نهایت پیشنهاد اقدام‌های مشخص اجرایی متناسب با متولی مشخص است. موضوعات بسیار مهمی در کشور وجود دارد که هر حوزه مسائل مربوط به آن حوزه را مهم‌ترین دغدغه کشور مطرح و بیان می‌کند. همگی مواردی از جمله وجود یک نهاد متولی واحد را به‌عنوان حل مسائل مطروحه بیان می‌کنند و یک نهاد بالادست را پیشنهاد می‌نمایند، در حالی که اگر تمامی مسائل به یک نقطه در بالاترین سطح ممکن نیز ارجاع شود همچنان این دغدغه‌ها وجود خواهد داشت و به یک کلاف سردرگم خواهد رسید. پس اگر سیر مراحل سیاست‌گذاری عمومی درست طی شود، در مرحله بعدی به راحتی می‌توان روی تک اقدام یا بسته سیاستی مانور داد و به نتیجه رسید. مرکز باید به‌عنوان نهاد تصمیم‌ساز آنقدر پیش برود و مسئله را برای تصمیم‌گیرنده شفاف سازد تا در عین هماهنگی انگیزه‌ها و کاهش تضاد منافع، پیشبرد کار راحت‌تر انجام شود.

۲- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در حال حاضر مهم‌ترین مسئله‌ای که در ارتباط با مبحث ترانزیت در داخل، کشور با آن مواجه است مدیریت واحد مرزی و سازمان‌های دخیل در این حوزه می‌باشد. ترانزیت بخشی از این تجارت و مقدمه‌ای است که از طریق آن می‌توان حلقه‌های دیگر زنجیره ارزش را شکل داد. همچنین ایفای نقش در زنجیره تأمین جهانی به واسطه فرصتی که در لجستیک وجود دارد، یک موضوع عام‌تر نسبت به ترانزیت بوده و لازم است نگاه عام‌تری داشت تا مبتنی بر این، اولویت‌های کشور در کریدورهای ترانزیتی مشخص شود. در نتیجه علاوه بر درآمدهای ترانزیتی، درآمدهای ایفای نقش در بخش تولیدی در این مسیر ترانزیتی، مزیت‌های نسبی و صنایع انرژی‌بر نیز مورد توجه قرار گیرد و در واقع بخشی از کالاهای نیمه ساخته می‌تواند در کشور تولید شود و همچنین مناطق آزاد به‌عنوان دروازه‌های ورود و خروج کالا می‌توانند در زمینه صادرات و واردات کالا ایفای نقش نمایند. با این تفاسیر پیشنهادهایی که در انتهای این گزارش مطرح شده بود، بسیار کلی و از جنس راهبردهایی است که باید پیگیری شوند و نیازمند تدوین بسته‌های سیاستی با در نظر گرفتن قیود و تضاد منافع در هر مرحله از اجرای سیاست‌ها است.

همچنین در خاتمه با توجه به تنگناها و موانع حاکم بر ترانزیت کالا از کشور، پیشنهادهایی توسط نخبگان و مدیران این حوزه در نشست مطرح شد که به شرح ذیل است:

- تکمیل و تجهیز نمودن بنادر و پایانه‌های مرزی به فناوری و تکنولوژی در تراز جهانی، جهت انجام خدمات بندری از قبیل تخلیه و بارگیری، جابجایی محموله‌ها و انبارداری.
- استفاده بیشتر از ظرفیت‌های ریلی کشور برای حمل کالاهای ترانزیتی با هدف کاهش هزینه‌های حمل.
- فراهم کردن شرایط حضور بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی و انواع حمل (جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی) کالاهای ترانزیتی.
- تجهیز و تکمیل بنادر و گمرکات به سیستم پیشرفته فناوری اطلاعات برای آگاهی صاحبان کالا از موقعیت محموله‌های ترانزیتی.
- اطلاع‌رسانی و بازاریابی از طریق معرفی توانمندی‌ها و امتیازات عبور کالاهای ترانزیتی از مسیرهای ایران به منظور افزایش تقاضای بین‌المللی و جذب مشتری.
- اصلاح و شفاف‌سازی قوانین و آیین‌نامه‌های گمرکی و ترانزیتی که نقش مهمی در ارتقاء ترانزیت دارند.

- مقید و اجرایی کردن مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی (کنوانسیون تیر) که از مهم‌ترین شرایط ترانزیتی محسوب می‌شود.
- هماهنگی بین دستگاه‌های متولی ترانزیت که به‌نوعی در کاهش فرایند ترانزیت از ایران دخیل هستند.
- اعطای تسهیلات و تخفیفات برای توسعه ترانزیت از ایران.

پیوست

پیوست ۱: نمونه پرسشنامه ارزیابی ایده

پرسشنامه ارزیابی ایده

شماره نشست:	محل نشست:	ساعت نشست: ۰۰:۰۰ تاریخ: ۱۴۰۰/۰۰/۰۰
عنوان ایده:		
شرح ایده:		
سؤالات:		
الف) معیارهای محتوایی:		
۱- به چه میزان ارکان و اجزای ایده دارای انسجام درونی و محتوایی هستند؛ به عبارتی دیگر ایده تا چه میزان توجیه فنی، اقتصادی و تخصصی دارد؟ لطفاً نظر خود را در خصوص موارد زیر بیان فرمایید:		
۱-۱- مشکلات و قیود احتمالی ایده در هنگام اجرا:		
۲-۱- تحلیل هزینه- فایده طرح:		
۳-۱- تأمین مالی و سرمایه‌گذاران پیشنهادی:		
۴-۱- میزان تقریبی بودجه موردنیاز، نحوه تأمین مالی و سرمایه‌گذاران پیشنهادی:		
۵-۱- امکانات و تجهیزات موردنیاز:		
۶-۱- مطالعات بازار (عرضه و تقاضا، میزان تولید، کیفیت محصول و...):		
۷-۱- مطالعات ریسک بازار:		
۸-۱- ذینفعان و ذی‌نفعان:		
۹-۱- هزینه- فرصت طرح:		
۱۰-۱- تحلیل حساسیت:		
۱۱-۱- ابزارها و فناوری‌های نوین بهره گرفته شده:		
۱۲-۱- مدیریت تعارض منافع:		
۱۳-۱- قابلیت توجیه اقتصادی- مالی نسبت به طرح‌ها و ایده‌های رقیب:		
ب) معیارهای برون ایده‌ای:		
این ایده:		
۱- به چه میزان روی هسته‌های کلیدی (خط دهنده‌های اصلی) در توسعه کشور تمرکز دارد؟ خیلی زیاد <input type="checkbox"/> زیاد <input type="checkbox"/> متوسط <input type="checkbox"/> کم <input type="checkbox"/> خیلی کم <input type="checkbox"/>		
۲- به چه میزان با اسناد بالادستی به‌ویژه سند ملی آمایش سرزمین، هماهنگی و انطباق دارد؟		

- خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۳- به چه میزان سبب حل مسائل و مشکلات حاد و مزمن کشور به صورت همزمان شده است؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۴- به چه میزان تکمیل‌کننده فرایند زنجیره ارزش است؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۵- به چه میزان بخش‌های مهم و اصلی اقتصاد کشور را همزمان تحت تأثیر قرار داده است؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۶- به چه میزان آثار و تبعات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی (مثبت) دارد؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۷- به چه میزان به مشارکت مردم و بخش خصوصی منجر می‌شود؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۸- به چه میزان در شرایط سخت تحریمی، قابلیت اجرا و تحقق دارد؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۹- به چه میزان دارای فوریت اجرایی و عملیاتی است؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۱۰- به چه میزان امکان عملیاتی شدن در بازه زمانی برنامه هفتم را دارد؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۱۱- تا چه میزان با رویکردهای فعلی دولت سیزدهم همسو و هم‌راستا است؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۱۲- به چه میزان آحاد جامعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد؟
خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم
- ۱۳- آیا زیرساخت‌های نهادی و قانونی لازم، در حال حاضر موجود است یا نیاز به ساختارهای جدید دارد؟
زیرساخت‌های نهادی و قانونی موجود است نیاز به زیرساخت‌های نهادی و قانونی جدید دارد

ارزیابی نهایی ایده:

پیوست ۲: مروری بر چالش‌ها و فرصت‌های ترانزیت در ایران



تعریف ترانزیت

حمل کالایی که مبدا یا مقصد و یا هر دو آن‌ها خارج از کشور باشد را ترانزیت کالا می‌نامند. در این مطلب مقصود از ترانزیت کالا در مطلب پیش رو فقط حمل کالایی است که هم مبدا و هم مقصد آن خارج از کشور قرار دارد.

مسائل عمومی ترانزیت

مسائل مربوط به هر مد

داخلی

بین‌المللی

جاده‌ای

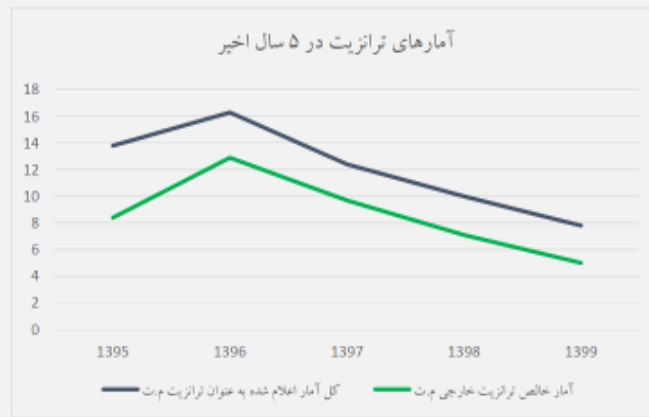
ریلی

دریایی





وضعیت حال حاضر ترانزیت ایران



page 7

دسته بندی کلی چالش‌های ترانزیت



page 8

مهم ترین عوامل انتخاب گری دور ترانزیتی از نگاه تجار و فورواردرها

مهم ترین عوامل موثر در انتخاب گری دور ترانزیتی از نگاه تجار

زمان

بزرگ ترین نقطه ضعف ترانزیت ایران، از بین رفتن مزیت رقابتی به واسطه زمان پر بودن فرآیندهای مربوطه است.

هزینه

امنیت

page 9

تعدد نهادهای مداخله کننده و معطل نمودن ترانزیت

ریاست جمهوری
سازمان حفاظت کالا و ارز

سازمان حفاظت کالا و ارز
PLANT PROTECTION ORGANIZATION

page 10

تعدد نهادهای مداخله‌کننده و معطل نمودن ترانزیت

در حال حاضر حداقل ۱۴ سازمان و نهاد مختلف در ترانزیت کالا از ایران دخالت دارند. پروتکل‌های جداگانه هر کدام از این نهادها باعث شده تا ترانزیت از خاک ایران زمان بر بوده و هر لحظه در خطر شمول در لیست تخلفات یکی از این سازمان‌ها و توقیف و مصادره قرار گیرد.

page 11

تعدد نهادهای مداخله‌کننده و معطل نمودن ترانزیت

نهادهای ذکر شده نقش مستقیمی در عدم شکل‌گیری جریان‌های ترانزیتی از خاک ایران دارند، لکن در قبال عملکرد خود و تأثیر منفی بر ترانزیت به هیچ نهاد یا ناظری پاسخگو نیستند. هیچ نهاد متولی برای سامان دادن به اوضاع عبور کالای ترانزیتی از کشور وجود ندارد.

page 12



گمرک

گمرک فراگیرترین سازمانی است که کلیه کالاهای ترانزیتی و مشاغل و مشاغل و فرآیندهای مرتبط با این صنعت با آن در ارتباط هستند. تمامی مجوزهای لازم از طرف سایر نهادها و سازمان‌ها نیز توسط گمرک کنترل می‌گردد. مهم‌ترین دغدغه گمرک، عدم وقوع قاچاق در کشور است. این موضوع سرچشمه تقریباً تمامی قوانین، آیین‌نامه‌ها و فرآیندهای گمرکی است.

در حال حاضر بسیاری از محموله‌ها داخل گمرک به صورت فیزیکی مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. همچنین برخی از فرآیندها مستلزم طی زمان زیاد جهت انجام و ترخیص محموله از گمرک است.

page 13



ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز - وزارت اطلاعات

بسیاری از آیین‌نامه‌های مرتبط با واردات و ترانزیت کالا ریشه در تصمیمات این ستاد دارد. تعریف قاچاق در ایران با بسیاری از کشورهای جهان متفاوت است. بنیادی‌ترین منظور نهاد مذکور و گمرک از قاچاق کالا، اظهار غیر صحیح کالای وارداتی و ترانزیتی در بدو ورود است. این در حالی است که تعریف رایج قاچاق در دیگر کشورها، حمل غیرقانونی انسان، سلاح و مواد مخدر است. این تعریف متفاوت در ایران موجب شده تا ارزیابی‌ها و نظرات‌های بی‌همانندی در گمرک‌های ایران صورت پذیرد. پروتکل‌های این سازمان حتی فراتر از این تعریف بوده و به بهانه عدم ورود کالاهای غیرمجاز (از منظر ایران) به دیگر کشورها محدودیت‌های شدیدی را به محموله‌های ترانزیتی اعمال می‌کند. بسیاری از سیاست‌های ضد قاچاق این سازمان توسط وزارت اطلاعات تدوین می‌شود.

page 14

سازمان ملی استاندارد

دسته‌های مشخصی از کالاها برای ترانزیت از خاک ایران نیاز به مجوز این سازمان دارند. کالاهای مذکور در مبادی ورودی باید توسط آزمایشگاه‌های سازمان استاندارد که در این مناطق تعیین شده مورد آزمایش قرار گیرند. این شیوه‌نامه‌ها به دستور ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص برخی کشورها تشدید شده و بسیاری از دیگر کالاها را نیز شامل می‌شود.

page 25

سازمان حفظ نباتات (قرنطینه گیاهی) و قرنطینه دامی

اکثریت قریب به اتفاق کالاهای کشاورزی و دامی که قصد واردات، صادرات و ترانزیت از کشور را دارند باید مجوز این سازمان را داشته باشند. پروتکل‌های ترانزیتی قرنطینه به طور تقریبی مقارن پروتکل‌های واردات است. لکن کالای ترانزیتی صرفاً قصد عبور کالا از ایران را داشته و پیشفرضی برای تخلیه در خطه سرزمینی کشور را ندارد. قرنطینه گیاهی همه کالاهای کشاورزی را فک پلمب کرده، پس از نمونه برداری در صورت تایید مجوز ترانزیت صادر می‌کند. در غیر این صورت اقدام به سپاسی با ارجاع آن به مبدا می‌نماید. ترانزیت دسته‌ای از کالاهای کشاورزی از سوی این سازمان ممنوع شمرده شده است. بهانه این سازمان، احتمال نشت کالای کشاورزی و آلودگی بیولوژیکی کشور است.

page 26



وزارت بهداشت

دسته ای از کالاها نیز برای ترانزیت از خاک ایران ملزم به اخذ مجوز از این وزارتخانه و تایید از جانب آزمایشگاه های آن هستند. لازم به ذکر است که برخی از آزمایش های وزارت بهداشت و سازمان استاندارد مشترک است، اما فرورادر متقاضی ترانزیت باید برای اخذ مجوز به هر دو نهاد مراجعه کند.

page 17



شرکت پخش فرآورده های نفتی

وزارت نفت و به طور خاص شرکت پخش فرآورده های نفتی به بهانه جلوگیری از قاچاق سوخت از کشور، اقدام به توقف کامیون های ترانزیتی، ارزیابی مقدار سوخت داخل باک ها، پلمب باک و در مواردی اخذ جریمه می نماید. این فرآیند اکثرا برای کامیون های راهی کشورهای یا قیمت سوخت بیشتر از ایران انجام می شود. این فرآیند بعضا صاف های کیلومتری در پایانه های مرزی ایجاد می کند.

page 18

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران



شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران متولی حمل کالاهای ریلی و بزرگ‌ترین اکریور کشور است. با این وجود عملکرد این سازمان در بهره‌وری ریلی به شدت پایین است. در حال حاضر بهره‌وری راه آهن ایران در خطوط ریلی و همچنین واگن و لکوموتیو، یک سوم میانگین جهانی است. این معضل باعث شده تا حمل کالاهای ریلی دو تا سه هفته به طول بپیوندد. این در حالی است که به طور مثال ترانزیت تمام‌ریلی کالا از چین به اروپا از مسیر روسیه با مسافت بالغ بر ۸ هزار مایل، ۱۴ روز باشد. این مشکل باعث شده تا علاوه بر بار داخلی، بار ترانزیتی نیز اقبالی به ریل ایران نشان ندهد. افاق‌های چند میلیون تنی ترانزیت ایران مستلزم داشتن راه آهن قوی و کارآمد است.

page 19

سازمان بنادر و کشتی رانی - شرکت انبارهای عمومی



سازمان بنادر و کشتی رانی به واسطه در اختیار داشتن بنادر و عملیات دریایی یکی از ارکان مهم ترانزیت، علی‌الخصوص در کریدور شمال-جنوب محسوب می‌شود. با این حال، عملکرد و بهره‌وری این سازمان در سطح رقابت‌های ترانزیتی منطقه نیست. شاخص‌های مهم بنادر ایران، مانند مدت زمان معطلی کشتی و ... بسیار پایین تر از رقبای منطقه‌ای است. مشکل اصلی این سازمان، تعریف شدن منافع آن در خواب و معطلی کالا در انبارهای وابسته به این سازمان است. در نتیجه فرآیندهای بندری طوری طراحی شده‌اند که کالا تا جای ممکن در انبارهای بندری معطل شده و مشمول هزینه اتیبارداری شود. این اتفاق موجب معطلی زیاد کالای ترانزیتی در بندر می‌شود. این تعارض منافع تا حدی در شرکت انبارهای عمومی نیز مصداق دارد.

page 20

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای



کلیه پایانه های مرزی کشور در اختیار وزارت راه و به عبارتی سازمان راهداری قرار گرفته است. علاوه بر این، سازمان مذکور متولی سیاستگذاری حمل و نقل جاده ای و حرکت کامیون ها در کشور است. در حوزه حمل و نقل جاده ای نیز بهره وری ناوگان پایین می باشد. این سازمان همچنین در حراست از منافع کامیون داران ایرانی در ترانزیت و حمل کالا در رقابت با کامیون داران خارجی کوتاهی می نماید. همچنین این سازمان در اداره پایانه ها فاقد اختیارات لازم برای اعمال مدیریت بر سایر نهادهای مستقر است.

page 21

سازمان انرژی اتمی



برخی از نهاده ها مانند مشتقات آلومینیوم و برخی تجهیزات برای عبور از کشور ملزم به اخذ مجوز از این سازمان می باشند. این تجهیزات عمدتاً شامل تجهیزات دارای تکنولوژی های هسته ای مانند دستگاه های MRI و ... هستند.

page 22

وزارت دفاع



کالاهایی که نظامی یا دفاعی تلقی شوند برای ترانزیت نیاز به مجوز وزارت دفاع دارند. طبق گفته فورواردرها این وزارتخانه یکی از شرکت‌های زیرمجموعه خود را مامور این حوزه نموده و این شرکت نیز با هزینه‌های بسیار بالا اقدام به بازرسی محموله‌ها می‌نماید. برخی از کالاهای غیردفاعی نیز مانند برخی کامپیوترها یا مواد آتش‌بازی یا شاعیه نظامی بودن ملزم به اخذ مجوز این وزارتخانه می‌شوند.

page 23

نیروی انتظامی



از جمله مهم‌ترین نهادهای اثرگذار بر ترانزیت کشور نیروی انتظامی است. این نیرو که از جمله مهم‌ترین ضابطین قضایی کشور است، یکی از رسالت‌های خود را مبارزه با قاچاق کالا دانسته و به بهانه «ظن قوی» اقدام به متوقف نمودن، فک پلمب و ارزیابی بسیاری از محموله‌های ترانزیتی می‌کند. این روند نقش زیادی در معطلی و کاهش مزیت زمان و امنیت دارد. نیروی انتظامی بازرسی هر محموله قاچاقی که در کامپیون‌های ترانزیتی بیابند مبلغی را بابت حق‌الکشف اخذ کرده و در صورت عدم کشف قاچاق در محموله متوقف شده ارگان با صاحب کالا پاسخگو نیست.

page 24

عدم وجود مرجع، نهاد و متولی ترانزیت در کشور

در حال حاضر هیچ نهاد تنظیم گری برای برنامه ریزی، تسهیل و ارتقاء ترانزیت در کشور وجود ندارد. تصمیمات مرتبط با این حوزه توسط نهادهای مختلف به صورت جزیره ای اتخاذ شده و با یکدیگر هماهنگی ندارد.

page 25

مسائل خارجی و برون مرزی

page 26

مروری بر راهکارها

- متولی واحد ترانزیت
- حذف بروکراسی های زائد ترانزیتی
- تقویت مسیر سبز و ایجاد کریدور آزاد
- اصلاح مدیریت، حکمرانی و بهره‌وری در راه آهن
- راه اندازی ظرفیت های ترانزیتی دریای خزر
- اصلاح رویه های مدیریتی در سازمان بنادر و دریانوردی
- باز کردن پرونده جداگانه ترانزیت در دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه
- امضای تفاهم های راهبردی با مشتریان اصلی بازار ترانزیت ایران
- اعزام رایزنان ترانزیتی به سفارتخانه های ایران در کشورهای هدف
- مدیریت یکپارچه پایانه ها

page 27

مروری بر راهکارها

- حمل و نقل ترکیبی و برنامه ای
- تعریف کانال های مالی مربوطه جهت انجام عملیات ترانزیت، با همکاری مشتریان ترانزیتی ایران
- احداث و تکمیل برخی زیرساخت ها
- ورود واگن های ایران به سی آی اس و روسیه
- تأمین امنیت کریدور تهران -مدیترانه

page 28