



جهانی حمل و نقل جاده ای، مسیری که از ایران می گذرد، منطقی و مقرون به صرفه است. حرکت از عربستان و رسیدن به دریای مدیترانه با این مسیر تازه تنها ۶ روز زمان می برد که بسیار کمتر از بیست و یک روزی است که لازم بود تا از گذر کانال سوئز از خلیج فارس به دریای مدیترانه برسد.

پاکستان نیز از مسیر تازه ای که از ایران به سمت ترکیه می رود استقبال کرده است. در این مسیر زمان حمل کالاهای از آسیای جنوبی و اروپا از ۴۰ روز به یک هفته کاهش می یابد. کشورهای آسیای میانه نیز با توجه به جنگ اوکراین و ترافیک مسیر دریای خزر، حالا چشم به مسیر ترانزیتی ایران دارند.

راههای ارتباطی ایران، فرصتی استثنایی از منظر اقتصادی و تجاری برای کشور به حساب می آید. ایران در مسیرهای ترانزیتی مختلف از جمله کریدور شمال-جنوب، کریدور چین-آسیای میانه-آسیای غربی، کریدورهای حمل و نقلی تعریف شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اگو) مانند کریدور اسلام آباد-تهران-استانبول و کریدور ایران-عراق-سوریه قرار گرفته است. اهمیت فعال سازی کریدورهای ترانزیتی در این است که با غفلت از آن، کشورهای همسایه و منطقه با ایجاد فعال سازی کریدورهای دیگر، سهم ایران را از بهره برداری از کریدورهای مشترک کاهش می دهند.



برای افزایش سهم ایران از کریدورهای تجاری منطقه، مدیریت کریدورهای موجود عبوری از کشور شامل کریدور شمال-جنوب، کریدور سه جانبه هند-ایران-افغانستان (موافقتنامه چابهار)، کریدور سه جانبه ایران-افغانستان-ازبکستان، کریدور اروپا-قفقاز-آسیا (تراسیکا)، کریدور خلیج فارس-دریای سیاه، شبکه کریدورهای اگو (ECO)، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و موافقتنامه ترانزیتی عشق آباد، با هدف ایجاد مسیرهای ترانزیتی جدید با همکاری کشورهای منطقه در دولت پیگیری می شود.

تکمیل مسیرها

مسیرهای ترانزیتی از شمال به جنوب و شرق به غرب، مسیرهای ترکیبی آبی، جاده ای و ریلی است. این مسیرهای

دوباره فعال شده است.

در شورای عالی ترابری به منظور طرح ریزی برنامه های جدید ترانزیتی، کارگروه «روانسازی و توسعه ترانزیت» تشکیل شده است. اهمیت و نقش مؤثر تدوین سیاست راهبردی اقتصاد، پایش وضعیت زیرساخت ها، فعال شدن ترانزیت از کریدورهای شرقی-غربی و شمالی-جنوبی، تدوین و شفاف سازی فرایندها، رفع موانع ترانزیت و هماهنگی میان دستگاه های متولی، در اولویت برنامه ها برای افزایش ترانزیت کشور قرار دارد.

براساس برنامه دولت در اولویت تبادلات تجاری با کشورهای منطقه، فعال شدن محورهای ترانزیتی میان ایران، کشورهای همسایه و کشورهای منطقه در دستور کار قرار گرفته است. در همین راستا کریدور موسوم به «عشق آباد» که سال ۲۰۱۱ میان دو کشور ایران و ترکمنستان برقرار شد، اما هیچ گاه فعال نشد، به صورت آزمایشی راه اندازی شد. این کریدور ترانزیتی بین المللی کشورهای آسیای میانه را به بنادر خلیج فارس و دریای عمان مرتبط می سازد. کریدور عشق آباد، بخشی از کریدور شمال-جنوب در منطقه شرق است. کریدور دیگری که در همین مسیر فعال شد، از چین-قزاقستان-ترکمنستان-ایران به سمت ترکیه و اروپا می رود. این محور که شرقی-غربی است برای انتقال بار از چین به اروپا اهمیت زیادی دارد. از این کریدورها بار آزمایشی برای نخستین بار به صورت مستقیم از روسیه از شبکه ریلی وارد ایران شد و به بندرعباس برای ترانزیت به هند منتقل شد، همچنین از مرز سرخس، قطار باری چین وارد ایران شد تا به سمت ترکیه و اروپا برود.

در سال های قبل به ترانزیت از کریدور شرقی-غربی کمتر اهمیت داده شده است، در حالی که ماهیت ترانزیتی ایران وابسته به عملکرد محور شرقی-غربی است. به منظور ایجاد مسیر و رد و بدل کالا بین قطب های تولیدی در شرق آسیا و اروپا، بر اساس برنامه رشد ترانزیت، ظرفیت و توانایی کشور برای انتقال بارهای ترانزیتی در مسیر شرق به غرب تقویت خواهد شد.

دو مسیر بین المللی دیگر شامل کریدور ایران-عراق-سوریه و کریدور افغانستان-ایران-ترکیه در راستای برنامه های جدید ترانزیتی کشور، فعال سازی می شود. راه اندازی کریدور ایران-عراق-سوریه تأثیر قابل توجهی بر ارتقای عملکرد مرزهای زمینی (جاده ای و ریلی) با عراق و سوریه خواهد داشت و این کریدور امکان دسترسی به دریای مدیترانه از طریق عراق-سوریه را برای کشورمان فراهم می کند. کریدور افغانستان-ایران-ترکیه نیز احیای جاده ابریشم ایران از مسیری غیر از این است که اقدامی استراتژیک در حوزه ترانزیتی کشور است.

یک مسیر تازه حمل و نقل از امارات متحده آغاز شده و با گذر از بندر شارجه به بندرعباس ایران می رسد و پس از آن به سمت شمال غربی و ترکیه می رود تا به دریای مدیترانه برسد. در این مسیر تازه، کشورهای منطقه ای می توانند روابط تجاری را توسعه دهند. طبق اعلام سازمان

هدف گذاری افزایش

ترانزیت به ۲۰ میلیون تن تا پایان امسال است. میزان ترانزیت در سال گذشته ۱۱/۵ میلیون تن بود، به عبارتی ترانزیت امسال حدود ۹ میلیون تن از سال گذشته بیشتر خواهد بود. جذب این میزان بار عبوری البته با امضای تفاهمنامه با روسیه برای انتقال ۱۰ میلیون تن بار این کشور از کریدورهای ایران، قابل تحقق است

ویژه نامه



ایران

شهریور ۱۴۰۱