



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

بر اساس 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 «عشق‌آباد» که سال ۲۰۱۱ میان دو کشور ایران و ترکمنستان برقرار شد، اما هیچ‌گاه فعال نشد، به صورت آزمایشی راه‌اندازی شد. این کریدور ترانزیتی بین‌المللی کشورهای آسیای میانه را به بنادر خلیج فارس و دریای عمان مرتبط می‌سازد. کریدور عشق‌آباد، 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 می‌رود. 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 سال‌های 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 قطب‌های 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 بین‌المللی دیگر شامل کریدور ایران- عراق- سوریه و کریدور افغانستان- ایران- ترکیه در راستای برنامه‌های جدید ترانزیتی کشور، فعال‌سازی می‌شود. راه‌اندازی کریدور ایران- عراق- سوریه تأثیر قابل توجهی بر ارتقای عملکرد مرزهای زمینی (جاده‌ای و ریلی) با عراق و سوریه خواهد داشت و این کریدور امکان دسترسی به دریای مدیترانه از طریق عراق- سوریه را برای کشورمان فراهم می‌کند. 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 می‌رسد و پس از آن به سمت شمال غربی و ترکیه می‌رود تا به دریای مدیترانه برسد. در این مسیر تازه، کشورهای منطقه ای می‌توانند روابط تجاری را توسعه دهند. طبق اعلام سازمان

جهانی حمل و نقل جاده ای، مسیری که از ایران می‌گذرد، منطقی و مقرون به صرفه است. حرکت از عربستان و رسیدن به دریای مدیترانه با این مسیر تازه تنها ۶ روز زمان می‌برد 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 می‌رود استقبال کرده است. در این مسیر زمان حمل کالاهای از آسیای جنوبی و اروپا از ۴۰ روز به یک هفته کاهش می‌یابد. 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 می‌آید. 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 (ا.ک.و) مانند کریدور اسلام آباد- تهران- استانبول و کریدور ایران- عراق- سوریه قرار گرفته است. اهمیت فعال‌سازی کریدورهای ترانزیتی در این است که با غفلت از آن، کشورهای همسایه و منطقه با ایجاد فعال‌سازی کریدورهای دیگر، سهم ایران را از بهره‌برداری از کریدورهای مشترک کاهش می‌دهند.



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

تکمیل مسیرها

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

ویژه‌نامه



ایران

شهریور ۱۴۰۱