

درآمدهای بیشتری را نصیب کشور می‌کند. بیشترین ترانزیت ۴ ماهه امسال در بخش جاده‌ای و به میزان ۳۲ درصد است. ایران ۲۶ مرز زمینی برای تردد کامیون‌های باری دارد. تردد کامیون‌های ترانزیتی از مرزهای جاده‌ای کشور در سال گذشته نسبت به سال ۹۹، ۹۸ درصد افزایش یافته است. میانگین تردد کامیون‌های ترانزیتی در سال گذشته (ماهانه) ۳۳ هزار و ۶۵۰ دستگاه بوده است.

از عدد ۲۰ میلیون تنی ترانزیت، ۱۵ تا ۲۰ درصد (۶ میلیون تن) مربوط به سهم حمل و نقل ریلی و مابقی (۴ میلیون تن) سهم حمل و نقل جاده‌ای است. پس از شیوع کرونا نرخ کرایه حمل دریایی حدود ۳ برابر شد. پیش از کرونا حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان حمل‌ونقل انبوه و ارزان شناخته می‌شد و تجارت عمده دنیا در حوزه دریایی بود اما با افزایش قیمت حمل دریایی، استفاده از مسیرهای جاده‌ای توجیه اقتصادی بیشتری دارد و با توجه به اینکه در ماه‌های اخیر مسیرهای ترانزیتی در کشور فعالیت خود را از سر گرفته است، اقبال به ایران برای عبور کالا از مسیرهای زمینی افزایش یافته است.

سال گذشته ۱۱/۵ میلیون تن کالا از ایران ترانزیت شده که سهم بخش جاده‌ای ۹/۳ و بخش ریلی حدود ۱/۵ میلیون تن و مابقی سهم بخش‌های دیگر است. پس از یک دوره ۷ ساله کاهش ترانزیت کالای خارجی از کشور، سال گذشته ترانزیت با رشد ۶۸ درصدی همراه بوده است. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد با توجه به رشد ترانزیت در ماه‌های ابتدایی امسال، دست یافتن به ترانزیت ۱۵ میلیون تنی تا پایان امسال قابل پیش‌بینی است. کالاهای عبوری خارجی از مسیر کشور در ۴ ماه نخست امسال، به ۴ میلیون و ۹۲۱ هزار تن رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۱ درصد افزایش داشته است. ترانزیت در ۱۰ سال گذشته تنها یک بار به ۱۳ میلیون تن رسیده (سال ۹۳) و در سال‌های ۹۸ و ۹۹ ترانزیت کاهش ۵۰ درصدی داشته است. به این ترتیب در یک سال و ۴ ماه اخیر ترانزیت ۱۰۰ درصد افزایش داشته و به تبع آن درآمدهای ارزی نیز افزایش دارد. رشد ۱۰۰ درصدی ترانزیت در یک سال و ۴ ماه یک رکورد در ایران به شمار می‌رود و این رکوردشکنی از آنجا بیشتر اهمیت دارد که در زمان تحریم اتفاق افتاده است. افزایش ۱۰۰ درصدی ترانزیت در زمان تحریم در ۱۶ ماه، دستاورد اقتصادی مهم برای کشور تلقی می‌شود.

یکی از برنامه‌های مهم برای رشد ترانزیت، توسعه زیرساخت و ناوگان ریلی برای جذب بار عبوری از این بخش است. حمل بار ریلی، کم هزینه‌ترین نوع انتقال است که مورد توجه صاحبان بار قرار گرفته است. همانطور که اشاره شد ترانزیت ریلی سال گذشته حدود ۱/۵ میلیون تن بود و در سال‌های ۹۸ و ۹۹ این عدد کمتر از یک میلیون تن است. در ۳ ماهه اول امسال ۴۳۵ هزار تن بار ترانزیتی از ریل حمل شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل (۵۴۲ هزار تن) حدود ۱۹ درصد کاهش را نشان می‌دهد. افت حمل بار ترانزیتی ریلی در اوایل سال

به علت کمبود لکوموتیو در کشور عنوان می‌شود. با تأمین لکوموتیوهای مورد نیاز و رفع ضعف‌های سیاستگذاری در بخش حمل و نقل ریلی، امسال ترانزیت ریلی ظرفیتی افزایشی را از ۱/۵ میلیون تن به ۴ میلیون تن دارد. به این ترتیب همان برنامه‌ای که دولت برای رشد ترانزیت در نظر گرفته است محقق خواهد شد.

فعالیت‌های منطقه‌ای

فعالیت‌های ایران برای عضویت در پیمان‌های بین‌المللی و همچنین امضای قراردادهای جدید، مسیر روشنی را پیش روی ترانزیت قرار داده است. اخیراً تفاهنامه‌ای میان ایران و روسیه امضا شده تا حمل کالا از این کشور از مسیر ایران به ۱۰ میلیون تن افزایش یابد. رقابت راهبردی چین و هند بر سر دسترسی به مسیر تجاری و انرژی منطقه آسیای مرکزی و غربی، جایگاه ایران را هم به جهت ترانزیت کالا و هم تأمین انرژی در مرکز بازی بزرگ ژئوپلیتیک قرار داده است. ایران دسترسی روسیه به بنادر موجود در آب‌های خلیج فارس و اقیانوس هند را فراهم می‌کند. پیمان مهم دیگر، امضای قرارداد ۲۵ ساله

ایران و چین در جهت همکاری‌های توسعه ای و سیاسی است. در این قرارداد تکمیل راه‌آهن شرق و غرب ایران و ایجاد راه‌آهن پاکستان، ایران، عراق، سوریه و تکمیل راه‌آهن شمال به جنوب مورد توجه قرار گرفته است.

عضویت ایران در پیمان شانگهای، بستری دیگر برای پررنگ شدن نقش ایران در مبادلات بین‌المللی است. برای چین، هم سازمان همکاری شانگهای و هم برنامه ۲۵ ساله با ایران بخشی از طرح یک کمربند-یک جاده محسوب می‌شود. تلاش برای تحقق برنامه ۲۵ ساله بین دو کشور نشان دهنده جایگاه استراتژیک ایران برای چین است. طرح یک کمربند-یک راه و احیای جاده تاریخی ابریشم بدون ایران ناقص خواهد بود. این عضویت راهبردی تأثیر مهمی بر روند همکاری‌های همه‌جانبه ایران در راستای سیاست همسایگی و آسیا محور دارد. این پیمان برای اکثر کشورهای سازمان و بویژه چین و روسیه مهم و استراتژیک است.

ایران همچنین برای عضویت در گروه اقتصادهای نوظهور موسوم به «بریکس» نیز درخواست رسمی داده است و چین و روسیه با عضویت ایران در آن موافقت کرده‌اند. کشورهای عضو بریکس، کشورهای در حال توسعه و البته با بالاترین سرعت توسعه در جهان هستند. عضویت ایران در پیمان شانگهای پس از ۱۵ سال، انعقاد معاهده تجارت آزاد با اتحادیه اقتصادی اوراسیا و موافقت با عضویت ایران در بریکس، نقش ایران را در آینده در تجارت و محور ترانزیتی منطقه

پس از یک دوره ۷ ساله کاهش ترانزیت کالای خارجی از کشور، سال گذشته ترانزیت با رشد ۶۸ درصدی همراه بوده است. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد با توجه به رشد ترانزیت در ماه‌های ابتدایی امسال، دست یافتن به ترانزیت ۱۵ میلیون تنی تا پایان امسال قابل پیش‌بینی است

بیشتر از پیش خواهد شد.

تحقق رشد

موانع فراوانی در مسیر ارتقای ترانزیت از کشور وجود دارد که باعث شده سهم ایران با وجود مزیت‌های انتقال بار، ناچیز باشد و سایر کشورهای منطقه از این مشکلات به نفع خود بهره گرفته‌اند. یکی از دلایل مهم این امر، عدم هماهنگی میان دستگاه‌های متولی صنعت ترانزیت است. مشکلات نرم افزاری مانند بالا بودن زمان انجام تشریفات مرزی ورودی و خروجی کالا از ایران، کمبود شرکت‌های حمل و نقلی حرفه‌ای برای عبور دادن کالا با استفاده از مدهای حمل و نقل ترکیبی، از موانع رشد ترانزیت کشور است. سازمان‌های مختلفی در امر ترانزیت مسئولیت دارند و مشکل آنجا است که هر سازمان وظایف و مسئولیت‌ها را از نگاه بخشی خود می‌بیند. برای رشد ترانزیت باید نگاه بخشی به نگاه ملی تغییر یابد. برای افزایش ترانزیت مهم‌ترین راهکار استفاده از حمل و نقل ترکیبی است. برای مثال، شبکه ریلی مهم‌ترین کریدور ترانزیتی کشور، تا رشت کامل است اما از رشت تا آستارا ریل تکمیل نشده است پس در این منطقه با استفاده از حمل جاده‌ای یا دریایی باید انتقال بار انجام گیرد. مدهای مختلف حمل و نقل می‌تواند به ترانزیت کالا کمک کند. به این ترتیب هدف ۲۰ میلیون تن بار ترانزیتی برای سال جاری به تفکیک شیوه حمل (ریلی و جاده‌ای)، با مشارکت همه ذینفعان بویژه سازمان‌های بنادر و دریانوردی، راهداری و

رشد ترانزیت ریلی و جاده‌ای سال ۱۴۰۰ در مقایسه با سال ۹۹

شرح	درصد رشد
ترانزیت جاده‌ای	۱۰۰
ترانزیت ریلی	۱۷۷