



انتقال بار از شمال به جنوب و بالعکس و همچنین از شرق به غرب از مسیر ایران به نصف کاهش می‌دهد (در مقایسه با مسیر کانال سوئز، مسیر ایران انتقال بار را به طور متوسط از ۴۰ روز به ۱۷ تا ۲۰ روز کاهش می‌دهد). کرایه کمتر و کوتاه بودن زمان حمل، از عوامل تأثیرگذار در تجارت است، انتخاب کریدورهای کوتاه و مقرون به صرفه مانند مسیر ایران که انتقال زمینی بار بین آسیا و اروپا را کاهش داده، از مواردی است که موجب استقبال صاحبان کالا، برای عبور بار خود از ایران شده است. هرچه زمان انتقال بار کاهش یابد هزینه جابه جایی کالاها نیز کمتر خواهد شد از این رو با توسعه زیرساخت ها در کشور، با توجه به پایداری سیاسی و امنیتی در ایران، ترانزیت از ایران رونق می‌گیرد. مهمترین حلقه مفقوده ترانزیتی کشور، در بخش ریلی است که قطعاتی از مسیر هنوز تکمیل نشده است. بخش انتهایی کریدور شمال-جنوب با اتصال راه آهن رشت به آستارا تکمیل می‌شود. این در حالی است که از سال ۹۷ که قطار به رشت رسید قرار بود انتهای مسیر هم ساخته شود اما در تکمیل این کریدور کم کاری شده است. اگر این قطعه تکمیل شود باری که از شمال (روسیه) از این منطقه وارد کشور می‌شود با حمل یکسره ریلی تا بنادر جنوبی (بندرعباس) حمل می‌شود. حمل یکسره مهمترین مزیت یک کریدور در کاهش زمان و هزینه است. مسیر ریلی باقیمانده کریدور شمال-جنوب ۱۶۱ کیلومتر است که حدود ۲۰ کیلومتر آن احداث شده و برای تکمیل بقیه مسیر ۲۰ هزار میلیارد تومان نیاز است. ایران با استفاده از منابع داخلی، فاینانس و همچنین احتمالاً وام روسیه، قصد دارد این مسیر را در ۴ سال آینده به بهره برداری کامل برساند. انتقال کالا میان روسیه و هند از کریدور شمال-جنوب، بیشترین بار عبوری از این مسیر است. با توجه به تحریم غرب علیه روسیه، استفاده از این کریدور برای

روسیه دارای اهمیت ویژه‌ای است از این جهت، روسیه برای سرمایه گذاری در احداث قطعه پایانی کریدور شمال-جنوب اعلام آمادگی کرده است.

در شاخه شرقی مسیر ریلی کریدور شمال-جنوب، راه آهن ۶۰۰ کیلومتری چابهار-زاهدان در دست احداث است. بخشی از این مسیر از زاهدان تا خاش ساخته شده و برای تکمیل مابقی مسیر ۳۰۰ میلیون یورو هزینه نیاز است. منابع این طرح از محل صندوق ملی تأمین می‌شود. با توجه به اینکه بندر چابهار از این مسیر با ریل به کریدورهای بین‌المللی متصل می‌شود این اتصال، بار را از جنوب به کشورهای آسیای میانه، شمال اروپا و افغانستان به صورت مستقیم انتقال می‌دهد. تکمیل دو مسیر ریلی رشت-آستارا و چابهار-زاهدان، ظرفیت ترانزیت ایران را ۱۵ میلیون تن در سال افزایش می‌دهد.

بخشی دیگر از مسیر ریلی ترانزیتی کشور در محور جنوبی کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب، مسیر ریلی اتصال ایران به عراق از شلمچه تا بصره به طول ۳۲ کیلومتر است. با توجه به عبور مسیر از رودخانه اروند ساخت پل، لایروبی مسیر و تأمین زمین باعث شده هزینه ساخت این مسیر کوتاه بالا باشد، البته دلیل دیگر افزایش هزینه ساخت پروژه، تأخیر ۱۰ ساله در ساخت مسیر ترانزیتی کوتاه ایران و عراق است. این تأخیر علاوه بر اینکه موجب از دست رفتن میلیاردها دلار درآمد ارزی ترانزیتی برای کشور شده، هزینه ساخت پروژه را نیز چندین برابر کرده است. برآورد اولیه از هزینه ساخت راه آهن شلمچه و بصره از جهت ساخت، ۱۰۰ میلیون دلار (۳ هزار میلیارد تومان) است در حالی که هزینه احداث آن در سال ۹۸، ۹۰۰ میلیارد تومان بوده است.

منافع اقتصادی

ضرورت بهره گیری از ظرفیت‌های از دست رفته ترانزیتی کشور به عنوان

راهکاری برای ایجاد درآمدهای کلان ارزی و رفع اثر تحریم‌ها، بیش از پیش در دولت سیزدهم احساس و اکنون به این مهم توجه شده است. در این شرایط، سیاست بخش حمل و نقل، سرمایه گذاری در توسعه کریدورهای ترانزیتی و برنامه‌ریزی برای توسعه مبادلات تجاری و اقتصادی با همسایگان و کشورهای منطقه است تا ایران در بازار رقابتی ترانزیتی، سهم بیشتری از ترانزیت منطقه را به خود اختصاص دهد و درآمد بیشتری به دست آورد.

چشم‌انداز برنامه جدید رشد ترانزیت، رسیدن به ترانزیت حداکثر ۲۰ و حداقل ۱۵ میلیون تن تا آخر امسال است. براساس پژوهش‌های موجود، ظرفیت بالقوه ترانزیتی کشور سالانه ۸۰ میلیون تن است. برآورد دولت این است که ۲۰ میلیون تن ترانزیت، ۲۰ میلیارد دلار درآمدهای ارزی (درآمد مستقیم و غیر مستقیم) را برای کشور به همراه دارد. این درآمد ترانزیتی از آنجا اهمیت دارد که درآمدهای نفتی سال گذشته برابر ۳۸ میلیارد دلار بوده است (آمار بانک مرکزی). بیشترین ترانزیت کشور جاده‌ای است و بیشترین درآمدهای ترانزیتی نیز از حمل‌ونقل جاده‌ای کسب می‌شود. در بخش جاده‌ای علاوه بر درآمد مستقیم، درآمدهای حاشیه‌ای که عمدتاً ارزی است به دست می‌آید. هر ۱۰۰ تن بار ۱۰ شغل مستقیم و حدود ۵۰ شغل غیرمستقیم ایجاد می‌کند بنابراین افزایش ترانزیت علاوه بر رشد درآمدهای ارزی، مزایای زیادی برای بخش‌های مختلف اقتصادی خواهد داشت.

براساس آمار دفتر ترانزیت سازمان راهداری، تردد هر کامیون ترانزیتی ایرانی به کشورهای همسایه به طور متوسط ۳ هزار دلار درآمد دارد و کمترین آن ۲ هزار دلار است. اگر تردد کامیون ترانزیتی به کشورهای منطقه مانند روسیه یا کشورهای اروپایی باشد، متوسط درآمد تردد هر کامیون ۴ تا ۵ هزار دلار یا بیشتر است. بنابراین افزایش هر تن ترانزیت،

ویژه‌نامه



ایران

شهریور ۱۴۰۱