

باسمه تعالی

بررسی ظرفیت توسعه ترانزیت ریلی در کشور
و
موانع پیش روی آن



آذرماه ۱۳۹۷

مسائل تحقیق

- (۱) اصلی ترین مناطق هدف ترانزیت ریلی از مسیر ایران چه کشورهایی هستند و ظرفیت آنها در ترانزیت ریلی چگونه است؟
- (۲) در حالت بهینه و کمینه، ظرفیت درآمدزایی ایران از مسیر ترانزیت ریلی در تعامل با هر یک از کشورهای هدف ترانزیت به چه میزان است؟
- (۳) هر تن ترانزیت بار در حالت های مختلف چه میزان درآمد و هزینه برای کشور دارد؟
- (۴) چه نهادهایی در فعال سازی ظرفیت های ترانزیتی کشور درگیر هستند و هر کدام به چه میزان در این زمینه منفعت دارند؟
- (۵) ارزیابی کشورهای خارجی از وضعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران چگونه است؟
- (۶) موانع توسعه ترانزیت ریلی در کشور (مانند عدم توسعه کافی زیرساخت ریلی، قوانین دست و پاگیر، کمبود امکانات گمرکی و) کدام است و هر کدام چه میزان تاثیر دارد؟
- (۷) برای توسعه استفاده از ظرفیت ترانزیتی کشور به طور مشخص چه اقدامات و راهکارهایی باید در دستور کار قرار گیرد؟

خلاصه مدیریتی

بدون شک یکی از پایه های اساسی برای تقویت اقتصاد ایران، ترانزیت ریلی است. ایران در شاهره کربدور های بین المللی تعریف شده قرار گرفته است و پتانسیل بالقوه ای برای افزایش درآمد ملی خود دارا است. طبق بررسی های صورت گرفته؛ در سال ۲۰۱۷ کالاهای مبادله شده توسط کشورها با در نظر گرفتن کربدور های شرقی، غربی، جنوبی و شمالی عبوری از خاک ایران، که به عنوان ظرفیت بازار در دسترس برای ایران محسوب می گردد، تقریباً ۱۵۳ میلیون تن بوده است که ۹۵ میلیون تن آن در دسته کالاهای غیرنفتی محسوب می گردد و بقیه کالاها در دسته کالاهای نفتی قرار دارد.

در این میان در کمترین حالت تقریباً ۵۵ میلیون تن به عنوان بازار در دسترس و دست یافتنی وجود دارد که اگر موانع توسعه صنعت ریلی برطرف گردد، این مقدار بار به راحتی می تواند جذب خطوط ریلی ایران شود. با توجه به اینکه درآمد مستقیم هر تن بار ریلی به طور متوسط تقریباً ۷۵ دلار است، با جذب این ۵۵ میلیون تن بار به شبکه ریلی ایران، درآمد ۴ میلیارد دلاری در سال نصیب ایران خواهد شد. این در حالیست که به طور متوسط فقط ۱,۵ میلیون تن بارترانزیتی در سال های گذشته توسط خطوط ریلی ایران جابجا شده است.

متولیان زیادی در امر ترانزیت ریلی نقش دارند؛ مجلس، سازمان برنامه و بودجه، وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک ج.ا.ا، سازمان حمل و نقل جاده ای و شرکت راه آهن ج.ا.ا از مهمترین متولیان در این حوزه هستند که وجود نقایص زیاد در هر کدام و عدم هماهنگی بین آنها و نیز وجود سلیقه های سیاسی متفاوت، باعث شده است تا ظرفیت محقق شده ترانزیت ریلی با چشم انداز خود فاصله زیادی داشته باشد. از طرفی برخی کشور های مشترک المنافع با ایران نیز مشکلات موجود در این حوزه را طی نامه ها و کنفرانس ها در سالیان اخیر با مسئولان در میان گذاشته اند.

به طور کلی در بخش اقتصادی، عمده مشکلات و محدودیت ها به بخش های قوانین خارجی و داخلی، کامل نبودن پروژه های ریلی، بهره وری پایین، نظام تعرفه گذاری و عدم رقابت پذیری با جاده مربوط می شود که هر کدام از بخش ها مرتبط با یک یا چند ارگان متولی است. در این تحقیق هر یک از مطالب مطروحه به طور مفصل بررسی شده و در آخر راهکار های افزایش ترانزیت ریلی ارائه گردیده است.

فهرست

- ۵ (۱) موقعیت ترانزیتی ایران در منطقه و کریدور های ریلی عبوری از ایران
- ۱۰ (۲) مناطق هدف ترانزیت ریلی از مسیر ایران و ظرفیت آنها
- ۱۷ (۳) ظرفیت درآمدزایی ایران از مسیرهای ترانزیت ریلی
- ۲۳ (۴) درآمد و هزینه هر تن ترانزیت بار برای کشور
- ۲۶ (۵) نهادهای اثرگذار در فعال سازی ظرفیت های ترانزیتی کشور
- ۳۳ (۶) ارزیابی کشورهای خارجی از وضعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران
- ۴۲ (۷) موانع توسعه ترانزیت ریلی در کشور
- ۴۶ (۸) اقدامات لازم برای توسعه ظرفیت ترانزیتی کشور
- ۵۳ (۹) منابع

۱) موقعیت ترانزیتی ایران در منطقه و کریدور های ریلی عبوری از ایران

ایران شاهراه ترانزیتی بین قاره ای محسوب میشود که کشور های زیادی به خاک ایران برای صرفه اقتصادی حمل و نقل خود نیاز دارند.

به طور کلی ایران بر سر راه چهار کریدور عبوری شمال – جنوب، جنوبی آسیا، شرق – غرب و تراسیکا قرار دارد.

هر یک از این کریدور ها دارای شاخه های فرعی نیز می باشند که با تقسیم آن در داخل کشور حدود ده کریدور می شود.

ادامه به شرح هر کریدور پرداخته می شود و ظرفیت هر یک بیان خواهد شد.



کریدور شمال – جنوب

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ در سن‌پترزبورگ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند و به منظور ترویج همکاری‌های حمل و نقلی بین اعضاء تأسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر سپس از طریق روسیه به سن‌پترزبورگ و شمال اروپا متصل می‌کند.

اکنون این کریدور با پذیرش ده عضو جدید گسترش یافته است که این اعضاء عبارتند از: آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه. بلغارستان نیز بعنوان عضو ناظر در این کریدور حضور دارد. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان کشور امین انتخاب شد که وظیفه دارد طرفهای متعاقد را درخصوص پیوستن سایر کشورها به این موافقتنامه و یا کناره‌گیری هر یک از طرفهای متعاقد از آن مطلع کند.



اهداف:

- توسعه مناسبات حمل و نقلی به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب
- افزایش دسترسی طرفهای متعاقد این موافقتنامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقلی ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی
- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر
- تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط زیست براساس استانداردهای بین‌المللی

- هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل و نقل و همچنین پی‌ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز حمل و نقل برای اجرای این موافقتنامه
- تأمین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد در چارچوب کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب

این کریدور در خاک ایران به سه شاخه شرقی، مرکزی و غربی تقسیم بندی می شود.

- شاخه شرقی؛ جنوب را در پایانه های مرزی ریلی سرخس و اینچه برون به کشورهای محصور در خشکی استقلال یافته (کشور های CIS) و چین
- و شاخه غربی؛ جنوب را در پایانه ی مرزی ریلی آستارا به آذربایجان و روسیه و اروپای شمالی
- و شاخه ی مرکزی نیز از طریق بنادر دریای خزر به کشورهای حوزه ی دریای خزر و اروپای شمالی وصل میکند.

کریدور جنوبی آسیا

مسیر با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه قاره هند از طریق میرجاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و نهایتاً از طریق مرز های شمال غربی شامل بازرگان، رازی و خسروی در مرز کشور های ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج شده و به سمت حوزه های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می یابد.

طول این مسیر در محور میرجاوه – رازی ۲۴۹۶ کیلومتر بوده و ظرفیت حمل و نقل سه میلیون تن بار را دارا می باشد. لازم به ذکر است بخشی از این مسیر بطول ۲۳۵ کیلومتر در محور زاهدان – کرمان فاقد ارتباط ریلی بوده و با توجه به اینکه این محور در آینده ساخته خواهد شد و ارتباط ریلی اروپا با شبه قاره هند بطور کامل برقرار خواهد شد. همچنین در راستای توسعه ارتباط ریلی – ترانزیتی کشور و جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با عراق و حوزه دریای مدیترانه ۶۲۰ کیلومتر راه آهن در محور اراک – خسروی احداث خواهد شد که این امر توسعه ترانزیت در کریدور های ترانزیتی شرق – غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشورهای آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه را در پی خواهد داشت.



کریدور شرق – غرب

این کریدور که همان جاده باستانی ابریشم می باشد می تواند کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی را از طریق قلمرو ایران به حوزه های قفقاز، آسیای غربی، حوزه دریای مدیترانه منتقل نموده و متقابلاً کالاهای تولیدی در این نواحی را نیز به بازارهای آسیای میانه و چین ترانزیت نماید.



مسیر ایرانی کریدور شرقی – غربی از مرزهای شمال شرقی و شرق ایران شامل: دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف آباد، اینچه برون و میرجاوه و به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل: جلفا، بازرگان و رازی که اگر مرز شلمچه فعال شود نیز جز آنها به حساب خواهد آمد. این مسیر دارای دسترسی ریلی در محور سرخس – رازی به طول ۲۰۰۸ کیلومتر و با ظرفیت حمل نقل دو میلیون تن بار می باشد.

کریدور تراسیکا

برنامه کریدور تراسیکا در ماه می ۱۹۹۳ میلادی در نشست وزرای حمل و نقل و تجارت هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای میانه و سه جمهوری قفقاز) در بروکسل ارائه شد که طی آن یک کریدور حمل و نقل شرق – غرب از طریق دریای سیاه – جمهوری قفقاز – دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه تعریف گردید. اهداف اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا به شرح ذیل است:

- حمایت سیاسی و اقتصادی از استقلال جمهوری‌ها و افزایش ظرفیتهای آنها از طریق دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی به کمک مسیرهای متعدد حمل و نقل.
- افزایش همکاری‌های منطقه‌ای میان کشورهای عضو.
- استفاده از تراسیکا به عنوان کاتالیزوری برای جذب حمایت سازمانهای مالی بین‌المللی و بخشهای خصوصی.
- اتصال تراسیکا به شبکه ترانس – اروپا.
- تراسیکا به عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است.

اعضای تراسیکا عبارتند از: آذربایجان، ایران، ارمنستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، بلغارستان، مولداوی، رومانی، ترکیه، اوکراین.



۲) مناطق هدف ترانزیت ریلی از مسیر ایران و ظرفیت آنها

برای شناسایی کشورهایی که مجبورند یا بهتر است از خاک ایران ترانزیت ریلی کالا را به کشور های هدف خود ارسال نمایند می توان از کریدور های بین المللی تعریف شده استفاده نمود.

از آنجا که ایران در شاهراه کریدوری شمال و جنوب و شرق و غرب قرار گرفته است و نیز با ۱۵ کشور همسایگی خاکی و آبی دارد بنابراین ایران میتواند برای مبادلات تجاری هر یک از کشور ها با کشور های همسایه دیگر و نیز کشور های در مسیر کریدور های ریلی بین المللی گزینه ای اجتناب ناپذیر یا با صرفه اقتصادی بهتری باشد.

در علم کسب و کار برای شناسایی اندازه بازار، آن را به سه دسته ی بازار کل، بازار در دسترس در بازار کل و بازار در دسترس دست یافتنی تقسیم بندی می کنند.

در این تحقیق با کنار گذاشتن بازار کل، مقدار بازار در دسترس را بررسی خواهیم کرد زیرا مقدار بازار کل مجموعه ای از همه بازار های با درصد احتمال ۰ تا ۱۰۰ می باشد و کشور هایی بررسی خواهد شد که احتمال استفاده از خاک ایران برای آنها به واسطه ی نزدیک بودن به کریدور ها یا عدم اختلافات سیاسی بالا می باشد. لازم به ذکر است که آمار های بیان شده مربوط به سال ۲۰۱۷ است.

کشور چین (از کریدور شمال – جنوب یا کریدور شرق – غرب)

مقدار صادرات و واردات چین با کشور های عراق، قطر، امارات که از طریق آبهای آزاد مبادله شده است به تفکیک زیر است:

چین – عراق: مقدار صادرات چین به عراق ۲,۵ میلیون تن و صادرات عراق به چین ۳۷ میلیون تن بوده است که غالب کالاهای صادراتی چین قطعات و وسایل مکانیکی و الکتریکی، پوشاک و ملزومات آن و پلاستیک و محصولات آن بوده است و حدود ۹۹ درصد صادرات عراق نفت و روغن های نفتی بوده است.

چین - قطر: مقدار صادرات چین به قطر تقریباً ۱ میلیون تن بوده است که عمدتاً از مواد شیمیایی، سنگ های قیمتی، خاکستر، تخته و پانل های چوبی و روغن های نفتی و معدنی است و صادرات قطر به چین نیز تقریباً ۱۴ میلیون تن بوده است که ۸۰ درصد آن نفت و گاز و تقریباً ۲۰ درصد آن انواع گوگرد و پلیمر های اتیلن و الکل است.

چین - امارات: مقدار صادرات چین به امارات تقریباً ۱۱ میلیون تن بوده است که غالب آن گرانول، تخته و پالت های چوبی، کاشی و سرامیک و فراورده های فولادی است و نیز صادرات امارات به چین تقریباً ۲ میلیون تن بوده است که عمدتاً از پلیمر های اتیلن، وسایل نقلیه موتوری، روغن های نفتی و معدنی و محصولات فولادی است.

چین - حوزه دریای مدیترانه: مقدار مبادله چین با کشورهای ترکیه، سوریه و رومانی ۱۴ میلیون تن بوده است که عمدتاً از کالاهای کود، کک، نخ، کاغذ و مقوا، پروفیل های فولادی، قطعات و وسایل جانبی و وسایل نقلیه، سنگ ساختمانی، سنگ های معدنی، آرد گندم و روغن سویا، چوب و ضایعات مس و پلاستیک بوده است. با توجه به آمار موجود صادرات چین به این کشور ها تقریباً ۲۱,۵ میلیون تن است و واردات چین ۶۰ میلیون تن بوده که ۴۸ میلیون تن آن نفت است.

ترکیه (کریدور جنوبی آسیا)

صادرات ترکیه به کشورهای پاکستان، هند، قطر، امارات و عمان تقریباً ۴,۵ میلیون تن و واردات ترکیه از آنها تقریباً ۶ میلیون تن بوده است که تفکیک آن به شرح زیر است:

ترکیه - پاکستان: مبادلات ترکیه و پاکستان تقریباً ۰,۵ میلیون تن در سال بوده است که عمدتاً از کالاهای جابجا شده پنبه، پوشاک، پلاستیک، نمک و گوگرد بوده است.

ترکیه - هند: مقدار صادرات ترکیه به هند تقریباً ۱ میلیون تن است و عمدتاً شامل روغن های نفتی، سنگ ساختمانی و نخ می باشد و مقدار واردات ترکیه نیز تقریباً ۵ میلیون تن است که غالب آن مواد شیمیایی و ضایعات فولاد است.

ترکیه – کشورهای عربی: مقدار صادرات ترکیه به این کشور ها ۳ میلیون تن و مقدار واردات از آنها ۱ میلیون تن بوده است و عمده ی کالاها گوشت و مرغ، قطعات ساختمانی، آلومینیوم، پلیمرهای اتیلن، روغن های نفتی و کشتی های باری و تفریحی می باشد.

هندوستان

مقدار مبادلات تجاری هند با کشورهای اروپای شمالی و CIS معادل ۳۳,۲ میلیون تن بوده است . راه سنتی مبادله کشور هند با اروپای شمالی کانال سوئز می باشد که با فعال شدن کریدور شمال – جنوب می تواند جذب این کریدور شود. در ادامه مقدار مبادلات کشور هند با کشورهای اروپای شمالی و نیز کشورهای CIS بررسی خواهد شد.

هند – روسیه: مقدار صادرات هند به روسیه تقریباً ۰,۵ میلیون تن بوده است که اغلب کالاهای آن؛ برنج، چای، انگور، سنگ ساختمانی و فولاد مسطح نورد شده می باشد. مقدار واردات هند از روسیه تقریباً ۱۱,۵ میلیون تن که کالاهای غالب آن زغال سنگ، کودهای معدنی، آزبست، گندم، سبزیجات و حبوبات خشک شده بوده است.

هند – اوکراین: مقدار صادرات هند به اوکراین تقریباً ۰,۵ میلیون تن است که عمدتاً شامل کربن و مشتقات آن، روغن های نفتی و برنج است و مقدار واردات هند از اوکراین تقریباً ۵ میلیون تن است که ۱,۵ میلیون تن آن دانه و روغن آفتابگردان، ۳ میلیون تن آن گندم و سبزیجات است که غالب کالاهای وارداتی هند از اوکراین را تشکیل می دهد.

هند – دانمارک و سوئد: مقدار صادرات هند به این دو کشور تقریباً ۰,۳ میلیون تن بوده است که عمدتاً شامل فولاد، مواد دارویی و شیمیایی، پوشاک و قطعات مکانیکی است و مقدار واردات آن تقریباً ۰,۷ میلیون تن بوده است که عمدتاً شامل ماشین آلات و تجهیزات الکتریکی، کاغذ و مقوا است.

هند – هلند: مقدار صادرات هند به هلند تقریباً ۱ میلیون تن بوده است که عمدتاً شامل روغن های نفتی، برنج، سنگ معدن و انگور است و مقدار واردات هند از هلند تقریباً ۲ میلیون تن بوده است که عمدتاً شامل کاغذ و مقوا، چوب، مواد شیمیایی و محصولات نفتی است که غالب کالاهای وارداتی هند از هلند را تشکیل می دهد.

هند – بلاروس: مقدار صادرات هند به بلاروس تقریباً ۱ میلیون تن بوده است که عمدتاً شامل کود های معدنی و مواد شیمیایی است و مقدار واردات آن تقریباً ناچیز است.

هند – لهستان: مقدار صادرات هند به لهستان تقریباً ۱ میلیون تن بوده است که عمدتاً شامل محصولات فولادی، کاشی و سرامیک و سنگ است و مقدار واردات هند از لهستان تقریباً ۰,۵ میلیون تن بوده است که عمدتاً شامل کک، ضایعات فولاد، مواد لاستیکی و جوراب است که غالب کالاهای وارداتی هند از لهستان را تشکیل می دهد.

هند – آلمان و فنلاند: صادرات هند به آلمان و فنلاند که عمدتاً شامل قطعات و وسایل مکانیکی، فولاد و محصولات فولادی و مواد شیمیایی میباشد تقریباً نزدیک به ۲ میلیون تن بوده است و حدود ۹۹ درصد آن به کشور آلمان صادر می شود. از طرفی واردات هند از این دو کشور تقریباً ۲,۵ میلیون تن است که شامل ماشین آلات مکانیکی و الکتریکی، فولاد، تجهیزات پزشکی، محصولات پلاستیکی میباشد که حدود ۰,۵ میلیون تن آن سهم فنلاند و ۲ میلیون تن آن سهم آلمان است. در مجموع مقدار صادرات هند به کشورهای اروپای شمالی ۶,۳ میلیون تن و مقدار واردات آن ۲۲,۲ میلیون تن بوده است.

هند – کشورهای CIS و افغانستان: تقریباً ۱ میلیون تن مواد و محصولات معدنی از آذربایجان وارد هند شده است. تقریباً ۳ میلیون تن مواد و محصولات معدنی از قزاقستان وارد هند شده است. تقریباً ۰,۵ تن کود، سبزیجات، میوه، الومینیوم، سنگ گوگرد و نمک از کشورهای ازبکستان، ترکمنستان، گرجستان، تاجیکستان و افغانستان به هند وارد شده است. بنابراین در مجموع هندوستان ۴,۵ میلیون تن کالا از این کشور ها وارد کرده است. مقدار صادرات هند به این کشور ها نیز ۰,۲ میلیون تن بوده است.

عراق

عراق تقریباً ۱ میلیون تن از کشور هند کالا وارد کرده است که بیشتر آن مواد غذایی مانند برنج و گوشت و مواد نفتی بوده است. همچنین عراق از دو کشور استرالیا و روسیه نیز ۰,۵ میلیون تن کالا وارد کرده است که بیشتر آن دانه های آفتابگردان، چوب و گوشت بوده است.

امارات متحده عربی

صادرات امارات به اروپای شمالی تقریباً ۳,۵ میلیون تن و واردات از آن تقریباً ۶ میلیون تن بوده است که تفکیک آن به شرح زیر است:

امارات – روسیه: مقدار واردات امارات از روسیه تقریباً ۲,۵ میلیون تن بوده که غالب کالاهای وارد شده؛ سنگ های معدنی، کودهای معدنی و شیمیایی، مواد معدنی و گندم بوده است. مقدار صادرات ناچیز است.

امارات – سوئد: مقدار صادرات امارات به سوئد تقریباً ۱,۵ میلیون تن بوده است و عمدتاً کاغذ و کرافت، سنگ معدن و کودهای شیمیایی و معدنی می باشد. مقدار واردات ناچیز بوده است.

امارات – آلمان: مقدار واردات امارات از آلمان تقریباً ۱ میلیون تن و مقدار صادرات تقریباً ۵۰۰ میلیون تن بوده است. کالاهای صادراتی غالباً آلومینیوم، هیدور کربن، کاشی و سنگ و سرامیک، ورق های فلزی و باتری های الکتریکی و کالاهای وارداتی غالباً چوب، فولاد نورد شده، وسایل نقلیه و کشتی های تفریحی و باری بوده است.

امارات – هلند: مقدار واردات از هلند ۱,۵ میلیون تن و مقدار صادرات نیز ۱,۵ میلیون تن بوده است. عمده کالاهای مبادلاتی عبارتند از روغن های نفتی، سنگ و کاشی و موزاییک، فولاد و شیر و محصولات شیری بوده است.

امارات – اوکراین: مقدار صادرات و واردات از اوکراین تقریباً ۱ میلیون تن بوده و شامل کالاهای سنگ آهن، ورق های فلزی، فولاد نورد شده، میله های فولادی، چدن، خاک رس، روغن آفتابگردان و زرد چوبه بوده است.

پاکستان

صادرات پاکستان به اروپای شمالی تقریباً ۱ میلیون تن و واردات از آن تقریباً ۳ میلیون تن بوده است که تفکیک آن به شرح زیر است:

پاکستان - روسیه: مقدار صادرات و واردات کالا با کشور روسیه تقریباً ۱ میلیون تن بوده است که غالباً کالاها؛ برنج، زغال سنگ، سیب زمینی و سبزیجات، نمک و پارچه است.

پاکستان - هلند: مقدار صادرات و واردات پاکستان با هلند تقریباً ۱,۵ میلیون تن بوده که در این میان الکل، روغن های نفتی، ضایعات آهن و شمش فولادی کالاهای غالب را تشکیل می دهند.

پاکستان - سایر کشورها: مقدار مبادلات تجاری پاکستان با کشور های فنلاند، سوئد، آلمان، اوکراین، دانمارک، بلاروس و لهستان تقریباً ۱,۵ میلیون تن بوده است که کالای غالب آنها؛ ضایعات آهن و آلومینیوم، کود های معدنی یا شیمیایی، انواع پارچه، پوشاک، کاغذ و مقوا، کک، نمک، برنج، چوب، زرد چوبه و حبوبات، پتو و فرش مسافرتی می باشد.

عمان

عمان - روسیه: مقدار واردات عمان از روسیه تقریباً ۰,۵ میلیون تن بوده است که غالباً شامل گندم و کود می شود.

عمان - سایر کشورها: مبادله تجاری عمان با آلمان و هلند و اوکراین تقریباً ۰,۵ میلیون تن بود است. روغن آفتابگردان، ذرت، غلات، شیر و محصولات لبنی، چوب و کاغذ و مقوا عمده ی این مبادلات را تشکیل می دهد.

قطر

در میان کشور های مسیر، کشور قطر فقط با کشور سوئد مبادله حجیمی داشته است که آن واردات ۱ میلیون تن فولاد از این کشور بوده است.

سوریه

سوریه - پاکستان و افغانستان: مقدار مبادلات تجاری سوریه با این دو کشور تقریباً ۰,۵ میلیون تن بوده است و کالاهای غالب آنها؛ پنبه، پوشاک، پلاستیک، سرکه، نمک، گوگرد، پوست و چرم، فولاد و آهن و دانه های روغنی بوده است.

سوریه - هندوستان: مقدار صادرات سوریه به هند ۱ میلیون تن بوده است و شامل سنگ مرمر یا تراورتن و ضایعات آهن می شود و مقدار واردات ۵ میلیون تن بوده است که عمدتاً روغن های نفتی و معدنی، منسوجات مصنوعی و پلیمر های پروپیلن شامل می شود.

سوریه - عمان، قطر و امارات: مقدار کل مبادلات تجاری این کشور ۳,۵ میلیون تن بوده است که غالب آنها؛ آمونیاک، سازه های ساختمانی، الومینیوم، سنگ ساختمانی، روغن های نفتی و معدنی، پلیمر های اتیلن و پروپیلن می باشد. در مجموع مقدار صادرات سوریه به این کشور ها ۴ میلیون تن و مقدار واردات از آنها ۶ میلیون تن بوده است.

کشورهای CIS

مقدار مبادلات این کشور ها با کشورهای آبهای آزاد یعنی عراق، امارات، قطر، عمان، پاکستان و افغانستان تقریباً ۰,۵ میلیون تن بوده است که عمده ی کالاها سوخت های معدنی، پلاستیک، تنباکو، حیوانات زنده، برنج، میوه و سبزی و غلات می باشد.

کل بازار در دسترس

طبق بررسی های بالا، مقدار بازار در دسترس برای صنعت ریلی ایران، تقریباً ۱۵۲,۷ میلیون تن می باشد که تقریباً ۹۵ میلیون تن آن در دسته ی کالاهای غیر نفتی و ۵۸ میلیون تن آن در دسته کالاهای نفتی قرار میگیرند. در ادامه مقدار بازار در دسترس دست یافتنی برای این صنعت بررسی خواهد شد.

۳) ظرفیت درآمذزایی ایران از مسیرهای ترازیت ریلی

برآورد مقدار بازار در دسترس دست یافتنی، برای دو حالت کمینه و بیشینه با توجه به کربدور ها صورت خواهد گرفت. برای

امکان حمل و نقل کالاها توسط ریل، آنها به دو دسته ی ریل پسند و ریل ناپسند تقسیم بندی می شوند:

- کالاهای ریل پسند به آن دسته از کالاها اطلاق می شود که از ارزش کمتری برخوردار بوده یا جابجایی آنها توسط قطار امکان پذیر نباشد و صاحبان کالا برای صادرات یا واردات آنها با در نظر گرفتن زمان، هزینه و امنیت تصمیم می گیرند که از طریق ریل آن ها را جابجا کنند.

- کالاهای ریل ناپسند در مقابل مفهوم کالاهای ریل پسند قرار می گیرد. در واقع این دسته از کالاها یا از ارزش بالایی برخوردارند و صاحب کالا بدون در نظر گرفتن هزینه، فقط پارامتر های زمان و امنیت را ملاک قرار می دهد یا اینکه کالا فقط باید از طریق کشتی جابجا شود.

کالاهای ریل ناپسند عبارتند از: مروارید طبیعی، سنگ های قیمتی یا نیمه قیمتی، فلزات گرانبها، ماشین آلات، وسایل مکانیکی، راکتورهای هسته ای، دیگ های بخار و قطعات مکانیکی، ماشین آلات و تجهیزات الکتریکی و قطعات الکتریکی؛ ضبط و پخش صوت، تلویزیون، لوکوموتیوهای راه آهن و قطعات آن، وسایل نقلیه غیر از قطار راه آهن و قطعات و لوازم جانبی آنها، هواپیما، فضاپیما و قطعات آن ها و کشتی ها، قایق ها و سازه های شناور، اسلحه و مهمات و قطعات و لوازم جانبی آن.

خود کالاها نیز به دو دسته ی نفتی و غیر نفتی تقسیم بندی می شوند. برای حمل کالاهای نفتی، معمولاً تصمیم گرفته می شود که از طریق کشتی جابجا شود و ملاک زمان و هزینه در نظر گرفته نمیشود زیرا راحت تر و مطمئن تر است. هر چند که امکان جابجایی آن از طریق ریل نیز وجود دارد. در این بررسی، کالاهای نفتی جز کالاهای ریل ناپسند در نظر گرفته می شود.

با توضیحات داده شده حالت کمینه با در نظر گرفتن کالاهای ریل پسند و نیز پارامتر های زمان و هزینه محاسبه خواهد شد و برای حالت بیشینه کالاهای نفتی و کشور هایی که شاید از ایران برای ترانزیت استفاده نمایند در نظر گرفته خواهند شد.

حالت کمینه کریدور ها

کریدور شمال – جنوب: همان طور که قبلا بیان شده است یکی از کریدور های عبوری از ایران کریدور شمال – جنوب است که به دو شاخه ریلی غربی و شرقی تقسیم بندی میشود. شاخه غربی در غرب دریای خزر و شاخه شرقی در شرق دریای خزر قرار دارد که هر شاخه برای کشور ها اهمیت خود را دارا است.

شاخه غربی این کریدور مهم تر از شاخه ی شرقی آن است و امکان استفاده کشور های هدفی مانند هندوستان، پاکستان، افغانستان، عمان، قطر، امارات، آذربایجان، روسیه، فنلاند، سوئد، آلمان، هلند، دانمارک، اوکراین، بلاروس و لهستان را فراهم می نماید.

اصلی ترین خط ریلی بر سر راه این کریدور خط بندر عباس – آستارا است که در حال حاضر بدلیل گسستگی ریلی قزوین تا آستارا غیر فعال است.

مبادلات تجاری کشور های هدف در سال ۲۰۱۷ تقریبا ۴۷ میلیون تن بوده است که به عنوان بازار در دسترس برای ایران محسوب می گردد.

کالاهایی که این کشور ها با هم مبادله کرده اند به دو دسته ی نفتی و غیر نفتی تقسیم میشود و ۶,۵ میلیون تن آن کالاهای نفتی و ۴۰,۵ میلیون تن باقیمانده غیر نفتی بوده اند. از طرفی مقدار کالاهای ارزشمند در این مبادلات ۱,۵ میلیون تن بوده است.

در مجموع در کمترین حالت اگر کالاهای ریل ناپسند در نظر گرفته نشود مقدار بازار در دسترس دست یافتنی برای ایران از طریق این کریدور تقریبا ۳۹ میلیون تن است.

شاخه شرقی این کریدور امکان حمل و نقل کالا را برای کشور هایی مانند هندوستان، پاکستان، افغانستان، قطر، امارات، ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قسمت غربی چین فراهم می نماید.

اصلی ترین پایانه های ریلی ایران برای این کریدور؛ پایانه های ریلی سرخس و اینچه برون در شمال شرقی ایران و پایانه های چابهار و سرخس در جنوب ایران هستند که در میان این پایانه ها در حال حاضر خط چابهار – سرخس فعال است که

در ۶ ماهه نخست امسال فقط ۷۹۷ هزار تن کالا از طریق این خط جابجا شده است و در این وضعیت فعال ترین خط ریلی ایران به حساب می آید. مبادلات تجاری کشورهای هدف در سال ۲۰۱۷ تقریباً ۴,۲ میلیون تن بوده است که بازار در دسترس برای ایران به حساب می آید.

برای تخمین زدن کمینه ترین حالت بازار در دسترس دست یافتنی با توجه به معیار ریل پسند بودن یا نبودن برای این کریدور می توان دریافت که این معیار ها زمانی مطرح میشود که کشور ها برای جابجایی کالاهای خود بتوانند از شیوه ی دیگر حمل و نقل مانند دریا استفاده نمایند . در واقع در دنیا کشور ها به دو نوع محصور در خشکی (لاکلند) و محصور بین خشکی و دریا تقسیم بندی می شوند. کشورهای لاکلند به فضای بین المللی برای عبور کالای خود دسترسی ندارند و نیازمند عبور از خاک کشور دیگری هستند اما کشورهای محصور بین خشکی و دریا قابلیت عبور کالاهای کشورهای دیگر را از خاک خود دارند که در این کریدور این مزیت برای ایران وجود دارد تا کشور های شمالی ایران برای اقتصادی بودن حمل و نقل خود حتماً باید از خاک ایران استفاده نمایند.

در نتیجه موضوع ریل ناپسند نبودن کالاها برای کشورهای هدف در این شاخه اساساً مردود است و مقدار مبادلات تجاری کشور ها به عنوان بازار در دسترس قابل دست یافتن برای ایران محسوب می گردد و مقدار آن را میتوان ۴,۲ میلیون تن در نظر گرفت.

کریدور جنوبی آسیا: کشورهای هدفی که استفاده از این کریدور برایشان مهم و جذاب می باشد عبارتند از: هندوستان، پاکستان، افغانستان، امارات، قطر، عمان، عراق، سوریه، ترکیه، بلغارستان و رومانی.

مجموع مبادلات تجاری کشورهای هدف در سال ۲۰۱۷ تقریباً ۱۱ میلیون تن بوده است و به عنوان بازار در دسترس برای ایران محسوب می شود. در این میان تقریباً ۱,۶ میلیون تن آن کالاهای نفتی و ۹,۴ میلیون تن باقیمانده کالاهای غیر نفتی بوده است. از طرفی کشورهای هند و پاکستان و افغانستان برای تبادل تجاری با ترکیه و کشورهای رومانی و بلغارستان از خط زاهدان – رازی باید استفاده کنند که در سال ۲۰۱۷ مقدار ۷,۳ میلیون تن کالا مبادله کرده اند که در این مقدار ۳۱۰۰۰ تن نفتی و ۲۰۰ هزار تن آن کالای ارزشمند بوده است.

کشورهای عمان، امارات و قطر نیز مقدار ۳,۶ میلیون تن با ترکیه مبادله تجاری داشته اند که ۶,۱ میلیون تن آن نفتی و ۴۴ هزار تن نیز جز کالاهای ارزشمند بوده است. در مجموع مقدار کالاهای ریل ناپسند کشور های هدف این کریدور تقریباً ۲ میلیون تن بوده است و در کم ترین حالت میتوان تقریباً ۹ میلیون تن را از طریق خطوط ریلی ایران انتقال داد.

کریدور شرق – غرب: همان طور که اشاره شد در ایران هر خط ریلی را که شرق و غرب را به هم پیوند دهد میتوان جز این کریدور به حساب آورد و امکان استفاده کشور های هدفی مانند پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان، ازبکستان، قزاقستان، ترکمنستان، چین، ترکیه و سوریه و کشورهای حوزه دریای مدیترانه را فراهم می نماید.

مسیر ایرانی کریدور شرقی – غربی از مرزهای شمال شرقی و شرق ایران شامل: دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف آباد، اینجه برون و میرجاوه و به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل: جلفا، بازرگان و رازی که اگر مرز شلمچه فعال شود نیز جز آنها به حساب خواهد آمد.

مبادلات تجاری کشور های هدف در سال ۲۰۱۷ تقریباً ۳۹,۷ میلیون تن بوده است که به عنوان بازار در دسترس برای صنعت ریلی ایران محسوب می گردد. در این میان ۳۶,۸ میلیون تن کالاهای نفتی و ۳ میلیون تن باقیمانده کالاهای غیر نفتی بوده اند که ۰,۵ میلیون تن آن جز کالاهای ارزشمند بوده است.

با در نظر گرفتن کالاهای غیر نفتی، مقدار کالاهای ریل ناپسند ۳۷,۳ میلیون تن بوده است. در مجموع در کمترین حالت اگر کالاهای ریل ناپسند در نظر گرفته نشود مقدار بازار در دسترس دست یافتنی برای ایران از طریق این کریدور ۲,۵ میلیون تن است.

با توجه به بررسی های بالا، کمینه ترین بازار در دسترس دست یافتنی برای صنعت ریلی ایران ۵۴,۷ میلیون تن خواهد بود.

حالت بیشینه کریدور ها

کریدور های شمال – جنوب و شرق – غرب و کریدور جنوبی آسیا از خاک ایران عبور می نمایند. برای محاسبه ی بیشترین حالت در این کریدور ها علاوه بر امکان حمل ریلی کالاهای نفتی و ارزشمند تر، مبادله ی تجاری کشور هایی را که میتوان با دیپلماسی و توافقات بهتر جذب خطوط ریلی ایران نمود را در نظر میگیریم . در ادامه بیشترین بازار در دسترس برای هر کریدور بررسی خواهد شد:

کریدور شمال – جنوب: در سال ۲۰۱۷ در کمترین حالت مقدار کالاهایی که کشور های هندوستان، پاکستان، افغانستان، عمان، قطر، امارات، آذربایجان، روسیه، فنلاند، سوئد، آلمان، هلند، دانمارک، اوکراین، بلاروس، لهستان ، ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، چین با یکدیگر مبادله کرده اند تقریباً ۴۳ میلیون تن بوده است و تقریباً ۸ میلیون تن کالاهای نفتی و ارزشمند تر بین این کشور ها مبادله شده است که در حالت کمینه محاسبه نگردیده است.

از طرفی مبادله تجاری کشور چین با امارات و قطر نیز ۲۸ میلیون تن بوده است که میتوان آن را در حالت بهینه به عنوان بازار در دسترس برای ایران در نظر گرفت. بنابراین بیشترین مقداری که میتوان برای این کریدور در نظر گرفت تقریباً ۷۷,۲ میلیون تن خواهد بود.

کریدور جنوبی آسیا: در سال ۲۰۱۷ در کمترین حالت مقدار کالاهایی که کشور های هندوستان، پاکستان، افغانستان، امارات، قطر، عمان، عراق، سوریه، ترکیه، بلغارستان و رومانی با یکدیگر مبادله کرده اند تقریباً ۸,۵ میلیون تن بوده است و تقریباً ۲ میلیون تن کالاهای نفتی و ارزشمند تر بین این کشور ها مبادله شده است که در حالت کمینه محاسبه نگردیده است.

ممکن است مقدار مبادلات سوریه با کشور ها جنوب شرقی آسیا نیز از این مسیر اتفاق بیفتد که مبادلات با آنها ۱۰ میلیون تن بوده است. بنابراین بیشترین مقداری که میتوان برای این کریدور در نظر گرفت تقریباً ۲۰,۵ میلیون تن خواهد بود.

کریدور شرق – غرب: در سال ۲۰۱۷ در کمترین حالت مقدار کالاهایی که کشورهای پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان، ازبکستان، قزاقستان، ترکمنستان، چین، ترکیه و عراق و سوریه و کشورهای حوزه دریای مدیترانه با یکدیگر مبادله

کرده اند تقریباً ۲,۵ میلیون تن بوده است و تقریباً ۳۷ میلیون تن کالاهای نفتی و ارزشمند تر بین این کشورها مبادله شده است که در حالت کمینه محاسبه نگردیده است.

از طرفی مبادله تجاری کشور چین با ترکیه و سوریه و رومانی و بلغارستان ۱۴ میلیون تن بوده است که اخیراً مقدار زیادی از آن از کریدور مرکزی شرق – غرب که از کشور ترکمنستان و آذربایجان عبور میکند منتقل میگردد و میتوان آن را در حالت بهینه به عنوان بازار در دسترس برای ایران در نظر گرفت.

همچنین کشور عراق مرز دریایی کوچکی با کشور ها دارد و میتوان انتظار داشت در موقع ترافیک کالاهای ورودی به این کشور، مخصوصاً کالاهای ریل پسند کشور های دیگر از جمله هند و استرالیا از خاک ایران و مرز شلمچه استفاده نمایند و همچنین برای مبادله تجاری با روسیه بجای استفاده از کشور ترکیه از خاک ایران استفاده نماید که در مجموع مقدار ۱,۵ میلیون تن بوده است. بنابراین بیشترین مقداری که میتوان برای این کریدور در نظر گرفت تقریباً ۵۵ میلیون تن خواهد بود.

با این توضیحات در مجموع سه کریدور و در بهترین حالت تقریباً ۱۵۲,۷ میلیون تن ظرفیت بازار کشورهای هدف خواهد بود و از آنجا که هر تن ترانزیت ریلی تقریباً ۷۵ دلار درآمد خالص برای ایران ایجاد می کند، میتوان چشم انداز دست یابی ایران به درآمد ۱۰ میلیارد دلاری را ترسیم نمود.

۴) درآمد و هزینه هر تن ترانزیت بار برای کشور

برای محاسبه درآمد حاصل از ترانزیت ریلی ایران ابتدا باید فرایند های ترانزیت کالا را تعیین نموده و سپس درآمد های هر سازمان یا شرکت بررسی شود. ایران دارای ۱۰ مرز ریلی است که ۷ مرز آن زمینی و ۳ مرز آن دریایی است. به طور کلی درآمد ناشی از ترانزیت کالا برای گمرک و سازمان بنادر و دریانوردی از ابتدای ورود به کشور تا زمان خروج از کشور تحت تأثیر پارامترهای اصلی نوع مرز، حقوق، عوارض و هزینه می باشد. در پارامتر نوع مرز بسته به اینکه مرز، ریلی یا دریایی باشد؛ یا اینکه مرز دریایی جنوبی یا شمالی باشد؛ مقدار تعرفه دریافتی تعیین میشود. در این گزارش به عنوان نماینده جامعه آماری فرایند ترانزیت از مرز زمینی سرخس به مرز دریایی بندر عباس بررسی خواهد شد:

فرآیند ترانزیت ریلی

صاحب کالا با یک شرکت فورواردری قرارداد بسته و واگن را در مبدا بارگیری می نماید و میفرستد. وقتی بار به مرز ورودی ایران می رسد، نماینده شرکت فورواردر مقیم در گمرک ورودی که موظف به انجام کلیه کارهای شرکت از جمله بازکردن در واگن، قرنطینه، گمرک، احراز هویت و ... می باشد، ورود واگن ها را به گمرک اظهار می کند.

- گمرک ابتدا واگن ها را بررسی کرده و در صورت عدم مشکل، نامه قرنطینه را با توجه به واگن های اظهار شده، صادر می کند. برای صدور آن، کارشناس گمرک معمولاً برای طی مسیر ساختمان گمرک تا ایستگاه راه آهن، مبلغی را به عنوان دیماند دریافت می کند. به صورت رندم نیز واگن ها اسکن می شوند. بعد از تایید گمرک و پلمپ واگن ها، اظهارنامه صادر می شود.

- به منظور تضمین حقوق ورودی عبور کالای خارج، بن ترانزیت توسط نماینده خریداری شده و نزد گمرک گذاشته می شود. سپس اظهارنامه صادره باید تحویل راه آهن گردد.

- وقتی بار توسط شرکت راه آهن به مرز مقصد رسید، نماینده شرکت فورواردری در آنجا بار را تحویل گرفته و برای انجام کارهای گمرک خروجی و بندری اقدام می نماید.

- برای توقف و خروج کالا در پایانه ی دریایی سه نوع تعرفه حقوق، عوارض و هزینه از صاحبان کالا دریافت میگردد.

- حقوق بندری شامل تخلیه و بارگیری در اسکله و بندر گاه، ورود کشتی به بندر و عوارض شامل فانوس دریایی و همچنین هزینه ها شامل توقف کنار اسکله، جمع آوری زباله، یدک کشی، لایروبی و راهنمایی می شود که در جزییات تعرفه های متفاوتی خواهند داشت.^۱

- درآمد حاصل برای گمرکات سرخس و بندر عباس برای هر تن کالا ۱,۴ فرانک و درآمد حاصل از خدمات بندری ۱۵,۶ فرانک است که مجموعاً تقریباً هر تن ترانزیت کالا ۱۷ فرانک برای گمرک و سازمان بنادر و دریانوردی خواهد شد.^۲ شرکت فورواردری نیز به طور میانگین به ازای هر تن کالا ۴ فرانک به عنوان کمیسیون دریافت می کند.

- در این میان راه آهن جمهوری اسلامی ایران نقش کلیدی دارد یعنی مسوولیت قانونی جابجایی کالاهای کشور های دیگر را بر عهده دارد و برای انجام این کار آن را به شرکت های حمل و نقلی کوچک تر محول میکند که فورواردر نام دارند.

- فورواردر ها پس از بستن قرارداد با صاحبان کالا در طول فرایند ترانزیت در داخل کشور تشریفات گمرکی در مرزها، تخلیه و بارگیری و حمل کالاها را انجام میدهند. بنابراین برای حمل کالا باید از راه آهن استفاده نماید و مبلغی را که از صاحب کالا دریافت کرده است به عنوان هزینه به راه آهن پرداخت نماید که در نگاه کلان جز درآمد های ریلی ایران به حساب می آید.

راه آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۸۷ سیاست های تعرفه ای حمل بار را تعیین نموده است که به طور کلی تعیین نرخ حمل به موارد زیر بستگی دارد:

- نوع کالا
- وزن محموله
- نوع واگن تامین شده
- مسافت مورد محاسبه

۱ برداشته شده از آشنایی با فرایندها و درآمدهای ناشی از ترانزیت کالا از کشور (معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی خرداد ۹۵)

از آنجا که این پارامترها بسیار متنوع می باشند همان طور که گفته شد در این گزارش به عنوان نماینده جامعه آماری حمل ریلی بار با واگن معمولی ۵۰ تنی از مرز زمینی سرخس به مرز دریایی بندر عباس بررسی خواهد شد و نوع کالا نیز در دسته ی سایر کالاها در نظر گرفته می شود. در فرایند ترانزیت ریلی پس از انجام امور گمرکی و تحویل اظهارنامه به راه آهن نوبت حمل کالا می شود. در صورتی که مبدا بارگیری داخل ایران باشد مقدار ۵,۶۸ فرانک برای صدور بارنامه گرفته می شود و سپس برای تعویض بوژی تقریباً ۴ فرانک توسط راه آهن گرفته می شود و در صورتی که صاحب کالا تمایل داشته باشد می تواند کالا را نیز بیمه نماید. طبق تعرفه راه آهن ج.ا.ا مقدار کرایه حمل برای این مسیر ۵۲,۹۸ فرانک است.

درخهای پایه سیاست تعرفه ای راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای حمل ترانزیت (مستقیم، ترکیبی) کالای درپست با واگن معمولی (هر تن به فرانک سوئیس) استثنائاً در مسیر سرخس - بندر عباس و بالعکس (اجرا از تاریخ ۹۳/۹/۱۲)

جدول شماره ۱/۱

معیار وزنی	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
نوع محموله	تا 12 تن	13	17	24	27	32	37	41	47	52
	و بالاتر	16	23	26	31	36	40	46	51	58.82
پنبه	157.47	131.23	104.98	99.69	92.71	82.74	74.77	67.79	62.80	58.82
سایر کالاها	141.72	118.11	94.50	89.80	83.51	74.53	67.35	61.06	56.57	52.98

از طرفی هزینه های راه آهن نیز بیشتر مربوط به تعمیرات جاری و سوخت مصرفی می باشد که مقدار آنها تقریباً ۰,۵۷ فرانک برای هر تن خواهد بود.

درآمد راه آهن جمهوری اسلامی ایران (هر تن به فرانک)	
کرایه حمل	۵۲,۹۸
تعویض بوژی	۴
شرح هزینه (به ازای هر تن فرانک)	
تعمیرات جاری	۰,۰۷
سوخت مصرفی	۰,۰۵
هزینه - درآمد (فرانک)	
درآمد کل	۵۶,۹۸
هزینه کل	۰,۰۷
درآمد خالص	۵۶,۹۱

بنابراین با توجه به شرایط حمل بار مقدار درآمد خالص برای راه آهن جمهوری اسلامی ایران ۵۶,۴ فرانک برای هر تن خواهد بود. در مجموع هر تن ترانزیت بار برای ایران به طور مستقیم ۷۷,۴ فرانک یا تقریباً ۷۵ دلار درآمد به همراه خواهد داشت.

۵) نهادهای اثرگذار در فعال سازی ظرفیت های ترانزیتی کشور

نهادهای و سازمان های متعددی در پیشرفت ترانزیت ریلی نقش بازی می کنند. در ادامه هر کدام مورد بررسی قرار خواهند گرفت:

مجلس

مجلس به عنوان قوه مقننه دو وظیفه ی قانونگذاری و نظارت را بر عهده دارد. نقش مجلس در ترانزیت ریلی بیش از همه اهمیت پیدا می کند چرا که ترانزیت ریلی به عنوان یکی از اساسی ترین پایه های اقتصاد مقاومتی محسوب می گردد.

از زمانی که مفهوم اقتصاد مقاومتی توسط مقام معظم رهبری عنوان شده است و برنامه های توسعه ای بر اساس سیاست های کلی نظام توسط مجلس تصویب شده است، توجه زیادی به آن صورت نگرفته و ترانزیت ریلی با چشم انداز خود فاصله زیادی دارد. عدم تخصیص کافی بودجه ها به پروژه های ریلی و قوانین زائد در بخش حمل و نقل از اولین اقداماتی است که انتظار می رود مجلس شورای اسلامی آن ها را به طور کامل اصلاح کرده و نظارت بیشتری را انجام دهد.

مقام معظم رهبری بار ها در دیدار با نمایندگان وظیفه آنان را در این زمینه بیان فرموده است که برخی عبارتند از ^۳

- فراهم آوردن قوانین مناسب جهت کمک به بخشهای گوناگون اقتصاد مقاومتی (جلسه سران قوا در حضور رهبر انقلاب ۰۶/اسفند/۹۲)
- حذف قوانین مزاحم در بخشهای گوناگون اقتصاد مقاومتی (دیدار نمایندگان مجلس شورای اسلامی با رهبر انقلاب ۰۴/خرداد/۹۳)
- شکل گیری برنامه ششم و بودجه های سالیانه براساس اقتصاد مقاومتی (بیانات در دیدار رئیس جمهور و اعضای هیأت دولت ۴/شهریور/۹۴)

^۳ پایگاه اطلاع رسانی دفتر مقام معظم رهبری

سازمان برنامه و بودجه

از طرفی سازمان برنامه و بودجه که یکی از سازمان های متبوع دولت است باید در تدوین برنامه و بودجه با در نظر گرفتن ارزش سرمایه گذاری در صنعت ریلی، توجه به ترانزیت ریلی را به عنوان یکی از اولویت های برنامه ریزی کشور قرار دهد. اگر این سازمان برنامه ها را با توجه به سود آوری بیشتر خدمات در کشور معطوف کند، درآمد کشور افزایش یافته و به طور افزایشی برنامه ریزی و بوجه بندی کشور بهتر صورت خواهد گرفت.

وزارت راه و شهرسازی

مهمترین ذینفع در ترانزیت ریلی ایران وزرات راه و شهرسازی یعنی یکی از وزارت خانه های دولت جمهوری اسلامی ایران است. در بخش حمل و نقل اهداف این وزارت خانه اینگونه تعریف شده است؛^۴

- تامین راه های کشور اعم از زمینی (راه و راه آهن) و راه های دریائی و هوائی
 - اداره امور ترابری کشور، پی ریزی سیاست جامع هماهنگ برای آن و ایجاد توسعه، تجهیز، گسترش و نگهداری تاسیسات زیربنائی آن با توجه به مقتضیات توسعه اجتماعی، اقتصادی، عمرانی و دفاع ملی
- در راستای این اهداف، وظایف اساسی این وزارتخانه نیز تدوین شده است:
- مطالعه، تهیه و تنظیم برنامه های جامع و هماهنگ به منظور تعیین خط مشی های اجرائی در زمینه ترابری کشور و اجرای آنها
 - احداث، توسعه، بهره برداری و نگهداری راه ها، راه آهن، بنادر و فرودگاه ها
 - تهیه و تنظیم ضوابط و معیارهای لازم برای احداث و نگهداری تاسیسات زیربنائی با توجه به مقتضیات و پیشرفت های وسائل ترابری و نظارت بر اجرای آنها
 - بررسی روش های ساختمان، نگهداری و بهره برداری راه ها، راه آهن، بنادر و فرودگاه ها

^۴ برگرفته از سایت وزارت راه و شهرسازی

- طبقه بندی کلیه تاسیسات زیربنائی و تعیین مشخصات فنی و مهندسی آنها و همچنین تعیین تشکیلات و دستگاه هایی که باید از هر یک از آنها نگاهداری نمایند
- تعیین مشخصات مجاز وسائل ترابری در بهره برداری از تاسیسات زیربنائی ترابری و جلوگیری از بهره برداری وسائل ترابری خارج از مشخصات مذکور در استفاده از تاسیسات مزبور
- بررسی در باره راه های ترابری بین المللی و نحوه ارتباط با آنها و عنداللزوم پیشنهاد قراردادهای دو جانبه با دولتها و موسسات خارجی
- بررسی نیازمندی ها و شناسائی مجموع توان و ظرفیت ترابری کشور اعم از راه ها، راه آهن، راه های آبی، راه های هوائی و خطوط لوله بمنظور تهیه برنامه ها و ارائه توصیه های لازم به سازمان های مربوط.
- ایجاد، نگاهداری و بهره برداری از خطوط پایگاه های مواصلاتی اختصاصی زمینی، دریائی و هوائی با توجه به برنامه ها و نیازمندی های ترابری کشور
- بررسی و ارائه پیشنهادهای لازم با سازمان های مربوط در باب سیاست نرخ گذاری خدمات جنبی آن
- تعیین ضابطه ها و معیارهای فنی، اقتصادی و ایمنی ترابری در راه های زمینی، دریائی و هوائی و نظارت بر اجرای آنها
- تعیین ضابطه ها و معیارهای لازم برای ایجاد، اداره و توسعه موسسات ترابری اعم از آنکه در داخل و یا در خطوط بین المللی فعالیت داشته باشند و نظارت بر فعالیت آنها
- تهیه طرح مقررات و آئین نامه های مربوط به صدور اجازه تاسیس موسسات دفاتر شعبه ها و نمایندگی های ترابری خارجی که در کشور فعالیت میکنند و نظارت بر فعالیت آنها با جلب نظر وزارت کشور
- تعیین ضابطه ها و معیارهای لازم به منظور تنظیم امور مربوط به ترابری سازمان های دولتی به استثنای نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران، با همکاری دستگاه های مربوط و ایجاد هماهنگی و تمرکز امور مذکور
- تعیین ضوابط و معیارها و اتخاذ سیاست های لازم برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری در امور مربوط به ترابری
- بررسی در زمینه حریم های تاسیسات زیربنائی ترابری و تهیه و تنظیم مقررات مورد نیاز برای پیشنهاد به مراجع صلاحیت دار و نظارت بر اجرای آنها

شرکت ساخت و توسعه

در ذیل این وزارت خانه، شرکت ساخت و توسعه قرار دارد که این شرکت در واقع در راس پیمانکاری پروژه های عمرانی کشور قرار گرفته است . وظایف اصلی این شرکت در بخش راه آهن اینگونه تدوین گردیده است^۵:

- ۱- اجرای وظایف و ماموریت های اصلی شرکت در حوزه ساخت و توسعه راه آهن و بنادر بر اساس سیاست های کلی
 - ۲- مدیریت طراحی و ساخت شبکه راه آهن و تاسیسات بندر کشور از طریق عقد قرارداد با پیمانکاران و مشاوران ذیصلاح
 - ۳- نظارت بر انجام کلیه عملیات اجرایی مربوط به ساخت و توسعه راه آهن، بنادر و تاسیسات جانبی مربوطه
 - ۴- تهیه و تنظیم طرح ها و موافقتنامه ها با همکاری و هماهنگی دفتر برنامه ریزی، بودجه و تجهیز منابع و ارائه آن به مراجع ذیربط
 - ۵- برنامه ریزی و نظارت در امر تهیه و خرید کلیه ماشین آلات و وسائل نقلیه و قطعات یدکی و ریل و تراورس و مورد نیاز پروژه ها بر اساس ضوابط و مفاد قراردادها
 - ۶- شرکت در کمیسیون های فنی و هماهنگی امور راه آهن
 - ۷- ارائه یا دریافت انواع خدمات مهندسی، تخصصی و پژوهش در راستای ساخت و توسعه راه آهن
- این شرکت تابع وزارت راه و شهرسازی است و از طریق انجام پروژه های عمرانی درآمد کسب می کند و با افزایش تقاضای ترانزیت ریلی، به عنوان ذینفع در این بخش محسوب می گردد.

^۵ سایت شرکت ساخت و توسعه

شرکت راه آهن

این شرکت تابع وزارت راه و شهرسازی است. در اساسنامه این شرکت آمده است؛^۶

ماده ۵- موضوع این شرکت تأمین امر حمل و نقل کشور (بار و مسافر) از طریق راه آهن و انجام مطالعات و تحقیقات و فعالیت در زمینه حمل و نقل و امور مربوط به ایجاد، تجهیز، توسعه، نگهداری خطوط و تأسیسات راه آهن کشور و بهره‌برداری از آنها و مطالعه و نیز فراهم نمودن امکانات آموزشی لازم جهت تأمین پرسنل متخصص مورد نیاز می‌باشد.

ماده ۶ - شرکت جهت پیشبرد اهداف و تأمین مقاصد و انجام عملیات مذکور در ماده ۵ از لحاظ فعالیت‌های بهره‌برداری و توسعه مجاز به انجام این امور می‌باشد:

- انعقاد قرارداد در زمینه فعالیت‌های موضوع شرکت با مؤسسات داخلی و خارج از کشور با رعایت اصول ۷۷ و ۸۱ و ۸۲ قانون اساسی و سایر قوانین و مقررات مربوطه.
- خرید و فروش و اجاره و استیجاره هر گونه مال اعم از منقول و غیر منقول در جهت اهداف شرکت با رعایت آیین‌نامه‌های مالی و معاملاتی شرکت.
- قبول هر گونه مال و یا حق که به شرکت منتقل می‌گردد با رعایت قوانین و مقررات مربوطه.
- تحصیل و اعطای اعتبار یا وام در داخل کشور به منظور اجرای مقاصد شرکت با رعایت قوانین و مقررات مربوطه.
- ایجاد و به کار انداختن انواع سرویس‌های مخابراتی و تأسیساتی برقی اختصاصی در طول شبکه راه آهن و ایستگاه‌ها و تأسیسات وابسته به آن با توافق سازمانها و وزارتخانه‌های مربوطه.
- عضویت در سازمانها و مجامع بین‌المللی که فعالیت آنها در رابطه با امور شرکت باشد با تصویب مجلس شورای اسلامی و رعایت مقررات مربوطه.

ماده ۸- نمایندگی سهام دولت در مجمع عمومی شرکت به عهده وزیر راه و شهرسازی، وزیر امور اقتصادی و دارایی و وزیر برنامه و بودجه و یانمایندگان آنها خواهد بود و ریاست مجمع با وزیر راه و شهرسازی می‌باشد.

^۶ برگرفته از اساسنامه راه آهن جمهوری اسلامی ایران

بنابراین این شرکت دولتی، اصلی ترین مجری ترانزیت ریلی کشور است. تدوین دستور العمل های تعرفه ای بر عهده این شرکت بوده و در حال حاضر تقریباً ۷۰ درصد درآمد های ترانزیت به حساب این شرکت واریز می گردد و بیشترین منفعت را در ترانزیت ریلی می برد.

در جلسه کارگروه لجستیک کشور که برای بررسی نقش متولیان در ترانزیت برگزار شده بود برای راه آهن ج.ا.ا دو مورد از مشکلات بیان شده بود که عبارتند از:

- عدم سرمایه گذاری کافی در توسعه زیرساخت های ریلی به منظور افزایش ترانزیت ریلی با کشورهای همسایه
 - مشکلات تخلیه و بارگیری واگن ها در برخی از بنادر در این بخش شناسایی شده است.
- در سال های گذشته برای جبران هزینه های جاری شرکت ساخت و توسعه و شرکت راه آهن، وزارت راه و شهرسازی از بودجه ی دولت به این شرکت ها تزریق کرده است. بنابراین اگر این وزارت خانه با اجرای درست سیاست ها در احداث پروژه ها، سعی در اتمام این پروژه ها داشته باشد و ترانزیت را در اولویت خود قرار دهد اولین نهادی که بیشترین منفعت را خواهد برد خودش خواهد بود.

سازمان حمل و نقل جاده ای

در ماده ۲ اساسنامه این سازمان قید شده که این سازمان وابسته به وزارت راه و شهرسازی و دارای شخصیت حقوقی و استقلال مالی می باشد و طبق اصول بازرگانی و قوانین و مقررات مربوطه اداره خواهد شد.^۷

و همچنین به عنوان رقیب راه آهن برای ترانزیت کالا محسوب می گردد چرا که در حال حاضر بیشترین سهم ترانزیت کالا را داشته که از طریق جاده ها و بزرگراه ها این کار را انجام می دهد.

گمرک جمهوری اسلامی ایران

گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که به عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون

^۷ پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی

^۸ اساسنامه سازمان حمل و نقل جاده ای

امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است.

گمرک جمهوری اسلامی ایران برای انجام وظایف قانونی خود، سطوح واحدهای اجرایی مورد نیاز را بدون رعایت ضوابط و تقسیمات کشوری و ماده (۳۰) قانون مدیریت خدمات کشوری، متناسب با حجم و نوع فعالیت‌ها تعیین می‌نماید. تشکیلات گمرک و واحدهای اجرایی متناسب با وظایف و مأموریت‌های محوله توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران تهیه می‌شود و پس از تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.^۹ گمرک جمهوری اسلامی ایران شامل ستاد مرکزی گمرک ایران و گمرک‌های اجرایی است.

یکی از وظایف گمرک تشخیص و وصول حقوق ورودی و سایر وجوه قابل وصول قانونی توسط گمرک ایران است. تقریباً ۲ درصد از درآمد ترانزیت به گمرک اختصاص پیدا می‌کند.

سازمان بنادر و دریانوردی

در ماده ۱ و ۲ اساسنامه این سازمان آمده است که سازمان بنادر و کشتیرانی دارای شخصیت حقوقی است و بر طبق مقررات این آیین‌نامه اداره می‌شود. این سازمان وابسته به وزارت دارایی بوده و مرکز آن در تهران است و سازمان می‌تواند با تصویب شورای عالی خود در هر یک از بنادر فعلی کشور و یا بنداری که بعداً به وجود خواهد آمد دارای اداره یا شعبه باشد.

اصلی‌ترین وظایف این سازمان در ترانزیت ارائه خدمات بندری به صاحبان کالا می‌باشد و نزدیک به ۲۰ درصد درآمد حاصل از ترانزیت به این سازمان تعلق می‌گیرد. همچنین در جلسه کارگروه لجستیک، سازمان بنادر و دریانوردی نیز از این مشکلات بی‌نصیب نمانده و عدم وجود مکانیسم‌هایی برای رقابتی کردن عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بنادر رقیب در منطقه و عدم توسعه مناسب زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در بنادر سهم این سازمان معرفی شده است.^{۱۰} در کل پیشرفت ترانزیت ریلی با وجود سازمان‌های متعدد نیازمند هماهنگی و سرعت عمل بالایی می‌باشد تا باعث جذب کالاها به خطوط ریلی شود.

^۹ برگرفته از وظایف و اهداف گمرک در سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران

^{۱۰} برگرفته از اساسنامه سازمان بنادر و دریانوردی

^{۱۱} پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی

۶) ارزیابی کشورهای خارجی از وضعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران

در این بخش نظرات و ارزیابی ها و نامه های مسوولان و سازمان های مهم کشور های عضو کریدور های مذکور بیان خواهد شد.

هندوستان^{۱۲}

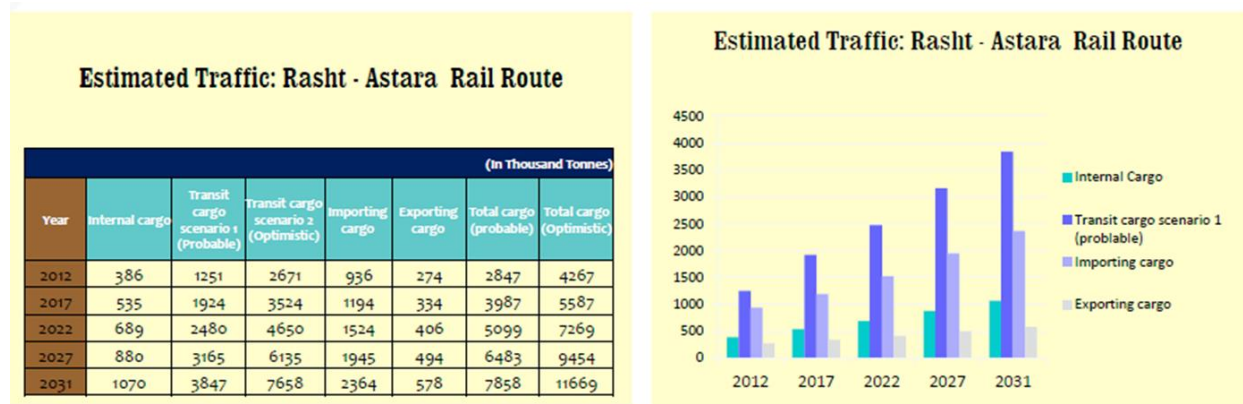
در کنفرانس کریدور شمال جنوب که سال ۲۰۱۵ در کشور هند برگزار شده است، فدراسیون حمل و نقل هند بخش های مختلف ریلی ایران را به شرح زیر بیان کرده است:



ریل شمالی قزوین – آستارا: راه آهن قزوین رشت آستارا مهمترین قسمت گمشده از INSTC است که راه آهن اروپا را از طریق روسیه و آذربایجان و ایران به هند و جنوب شرق آسیا متصل میکند که پیش بینی شده است تا سال ۲۰۲۲، ۵ میلیون

^{۱۲} برگرفته از کنفرانس کریدور شمال – جنوب سال ۲۰۱۵

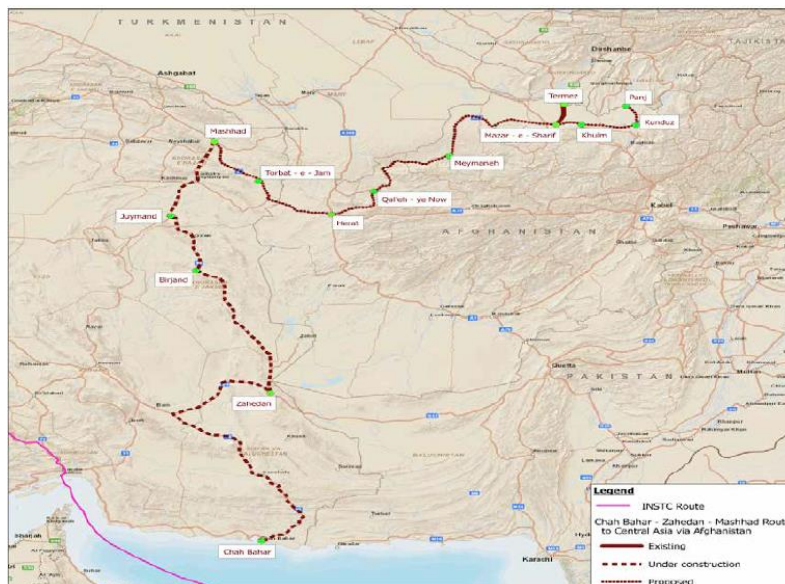
تن کالا از طریق آن جابجا شود؛ که اگر بهینه از آن بهره برداری گردد ظرفیت ۷ میلیون تن در همان سال را نیز خواهد داشت.



قطعه ی ایران – ارمنستان: یکی از دستاوردهای کریدور شمال جنوب علاقه ی دولت ارمنستان برای پیوستن به راه آهن ایران است. مطالعات امکان سنجی برای این اتصال هزینه ی ۲,۵ میلیارد دلار را تخمین زده است. این پروژه راه دیگری را برای پیوستن به روسیه از طریق ایران ایجاد خواهد کرد. بر اساس تخمین کارشناسان این ارتباط ریلی دارای پتانسیل حمل و نقل ۱۸,۳ میلیون تن بار در سال به اروپا می باشد.

راه ریلی ترکمنستان – قزاقستان: این خط یکی از گزینه های اتصال به کریدور شمال جنوب میباشد که هم به بندر چابهار از طریق خط ریلی چابهار سرخس متصل میشود و هم میتواند به بندر عباس متصل گردد. این اتصال ریلی به برکت برای بهبود ارتباطات تجاری هند با برخی از مناطق آسیای مرکزی مانند (ترکمنباشی، آکتو، آریو و) جذاب خواهد بود.

ارتباط ریلی ازبکستان – افغانستان: این پروژه به طور مشترک توسط همکاری منطقه ای آسیای میانه (CAREC) و بانک توسعه آسیا (ADB) تامین می شود. ازبکستان یک مسیر حمل و نقل به دریا از طریق افغانستان و ایران را در اولویت قرار داده است و طی تفاهمی سه جانبه که بین ازبکستان و افغانستان و ایران شکل گرفته است به بندر چابهار و بندر عباس متصل خواهد شد و از لبه غربی افغانستان به خط چابهار سرخس متصل می شود.



راه ترکیه – ایران: طول این اتصال ۴۴۷۶ کیلومتر است. این خط سال ۲۰۰۹ توسط سازمان ECO راه اندازی شد. از دیدگاه هند این مسیر میتواند به عنوان مسیر اضافی، تبادلات تجاری را با استفاده از بنادر ایران به ترکیه و فراتر از آن را افزایش دهد. همچنین در بخش ارائه آمار در کنفرانس کریدور شمال- جنوب بخش خدمات فنی و اقتصادی راه آهن هند بر محدودیت های ساختاری راه آهن ایران و در نظر گرفتن آن ها برای اتصال کشور ها تاکید کرد.



راه آهن هندوستان هفت محدودیت ساختار راه آهن ایران را بیان کرده که به شرح زیر است:

- فقدان برنامه حرکت زمانبندی ثابت برای قطار های حمل و نقل
- تاخیر در بارگیری و تخلیه
- زمان طولانی تر ترانزیت ریلی نسبت به ترانزیت جاده ای (از بندر عباس تا امیر آباد از طریق راه آهن ۵ روز و از طریق جاده ۲ روز طول میکشد)
- تعرفه های بالاتر برای راه آهن نسبت به جاده (از بندر عباس تا بندر امیر آباد ۷۰۰ دلار از طریق راه آهن و ۵۰۰ دلار از طریق جاده)
- محاسبه هزینه حمل و نقل بجای کانتینر بر اساس واگن صورت می گیرد
- کمبود واگن و محدودیت بار برای حمل و نقل ترانزیت
- توقف طولانی قطار ها و واگن ها در گمرک

همچنین در مطالعه ای که توسط فدراسیون حمل و نقل در هند انجام گرفته است نشان داده است استفاده از مسیر جدید که بندر بمبئی را با سنت پترزبورگ پیوند خواهد داد، زمان حمل و نقل محموله از ۳۵ روز فعلی را به ۱۷ روز کاهش خواهد داد. این فدراسیون همچنین مسیر جدید را ۳۰ درصد ارزان تر و ۴۰ درصد کوتاه تر از مسیر سنتی فعلی یعنی کانال سوئز بیان کرده است.

در اولین مرحله، مسیر جدید قادر به حمل ۵ میلیون تن بار در سال خواهد بود و بعدا به ۱۰ تا ۱۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت. تحلیلگران روسیه تخمین می زنند حداکثر پتانسیل حمل و نقل INSTC، ۲۵ تا ۲۶ میلیون تن در سال است. همچنین میتوان با اتصال ریلی ایران و ارمنستان که ظرفیت حمل و نقل ۱۸ میلیون تن کالا به اروپا را خواهد داشت درآمد های ترانزیتی را از این مسیر را تقریبا دو برابر نمود.

قزاقزستان^{۱۳}

مدیر حمل و نقل لجیستیک قزاقزستان نیز در کنفرانس کریدور شمال – جنوب سال ۲۰۱۵ بیان کرده است که خط جدید راه آهن مسیر شمال – جنوب که روسیه، قزاقزستان، ترکمنستان را به ایران و کشورهای خلیج فارس و هند و پاکستان متصل میکند تا سال ۲۰۲۰ حجم ترافیک از طریق این خط به بیش از ۱۵ میلیون تن خواهد رسید.

طبق آمار پیش بینی شده تا سال ۲۰۲۰ حجم حمل و نقل در هزار – تن تقریباً ۷ برابر خواهد شد. که سهم کشورها در این پیش بینی به تفکیک زیر است:

کشور	۲۰۱۵	۲۰۲۰
ایران	۸۰۵	۶۴۶۷
ترکمنستان	۸۲۴	۳۷۲۱
افغانستان	۱۰۷	۱۷۱۲
هندوستان	۳۲۸	۳۰۵۹

آذربایجان^{۱۴}

رامین گلوزاده؛ وزیر حمل و نقل آذربایجان در سال ۲۰۱۷ درباره همکاری ایران و آذربایجان برای متصل کردن خطوط ریلی ایران و آذربایجان گفته است: هدف اصلی INSTC این است که جایگزین مسیرهای سنتی دریایی از طریق کانال سوئز و

^{۱۳} کنفرانس کریدور شمال – جنوب سال ۲۰۱۵

^{۱۴} برگرفته از سایت www.azernews.az

دریای مدیترانه و دریای بالتیک شود. درواقع کالاها می توانند از بمبئی به بندر بندرعباس و سپس به باکو منتقل شوند. و سپس در مرز روسیه به آستاراخان منتقل شوند و به سمت مسکو و سنت پترزبورگ حرکت کنند.

انتظار می رود که این کریدور منافع زیادی را برای بودجه آذربایجان به همراه بیاورد. این مسیر در مقایسه با دیگر کریدورهای حمل و نقل چندین مزیت دارد، زیرا هر پارامتر از جمله کاهش فاصله و زمان تحویل دو یا سه برابر بیشتر از سایر مسیرهای جایگزین سودمند است. همچنین انتظار می رود که INSTC، پس از تکمیل، حجم کالاهای موجود بین ایران و آذربایجان را از ۶۰۰۰۰۰ تن به ۵ میلیون تن در سال افزایش دهد.

نامه راه آهن ترکمنستان به راه آهن ایران^{۱۵}

بدلیل مشکل قانونی موجود در توافقات ترانزیتی، کشور ایران اجازه ورود واگن های خود را به کشور های CIS ندارد. عرض خط ریلی در مناطق ریلی شوروی سابق بدلیل امنیتی بیشتر از عرض خطوط استاندارد طراحی و اجرا شده است تا کشور های دیگر نتوانند از این خطوط استفاده کنند که بعد از فروپاشی شوروی و توافقات شکل گرفته بین کشورهای تازه استقلال یافته این قانون وجود داشته و بعد از ملحق شدن ایران به این توافقات نیز همچنان وجود دارد. از طرفی دلیل دیگری که کشور های استقلال یافته برای عدم بر طرف کردن این مشکل قانونی می اورند، منطبق نبودن استاندارد های واگن های ایرانی با واگن های خود می باشد.

همچنین این قانون سو استفاده ی کشور ها را در پی دارد. در مواقعی که حجم کالای ترانزیتی بیشتر از ظرفیت واگن ها می شود راه آهن جمهوری اسلامی ایران درخواست واگن امداد از کشور ترکمنستان میدهد که به طور متوسط هفته ای ۳۰۰ واگن را درخواست میکند.

مسئله حائز اهمیتی که وجود دارد این است که طبق توافقتنامه ی منعقد در سازمان OSJD واگن ها به صورت دوره ای باید بازبینی و تعمیر شوند که معمولاً در این بازبینی هزینه ی تعمیرات از کسی که واگن استفاده کرده دریافت میگردد. راه آهن

^{۱۵} دفتر روابط بین الملل راه آهن جمهوری اسلامی ایران (سال ۲۰۱۲)

ترکمنستان بعد از درخواست ایران واگن هایی که به پایان دوره ی بازبینی شان نزدیک هستند را در اختیار راه آهن ایران قرار میدهد و هزینه ی تعمیرات را بر عهده ی ایران میگذارد.

بنابراین راه آهن جمهوری اسلامی ایران هم بابت حق استفاده از واگن های ترکمنستان و هم تعمیرات باید پول پرداخت کند که جز بدهی های ایران شمرده میشود. از طرف دیگر این بدهی ها از گذشته انباشته شده و راه آهن ترکمنستان طی نامه ای خواستار پرداخت این بدهی ها شده است و ممکن است تعاملات دو کشور در زمینه ترانزیت ریلی را کاهش دهد.

نامه راه آهن قزاقستان به راه آهن ایران^{۱۶}

قزاقستان جز کشور های CIS است. راه آهن این کشور در سالیان گذشته با توجه به تحریم ها و قوانین و نیز مشکلاتی مانند تفاوت عرض خطوط ریلی ایران، همواره همکاری های خوبی با راه آهن ایران داشته است. در سالیان گذشته تحریم ها با ایجاد شرکتی ثالث تحریم های اعمال شده را دور زده است. ولی با توجه به این مواردی که بوده انتظار دارد تا راه آهن ایران نیز همکاری های بهتری داشته باشد. مهمترین خواسته ای که راه آهن قزاقستان دارد تسویه بدهی های گذشته است. راه آهن قزاقستان طی نامه ای ۸ مورد محدودیت و مشکلات را بیان کرده است که به شرح زیر می باشد:

- تحریم های آمریکا علیه ایران باعث شده است که مبادلات بانکی سخت انجام گیرد و دور زدن تحریم ها فرایند را طولانی میکند.
- تعرفه های ریلی ایران در سال ۲۰۱۸ بالا می باشد.
- لازم به توضیح است که تا قبل از سال ۲۰۱۸ ایران ۱۵ تا ۲۰ درصد تخفیف به راه آهن این کشور ارائه میکرد است که در سال ۲۰۱۸ آن را برداشته است.
- فرایند های گمرکی ایران طولانی بوده و واگن ها ۱۰ تا ۵۰ روز متوقف میشوند.
- هزینه های تعویض بوژی در مرز ایران و ترکمنستان بالا می باشد.

^{۱۶} دفتر روابط بین الملل راه آهن جمهوری اسلامی ایران (سال ۲۰۱۷)

توضیح راجع به این بند اینکه بدلیل تفاوت عرض خط ریلی و اجازه نداشتن واگن های ایران برای ورود به کشور های CIS، کشور قزاقستان از کشور خود واگن ها را بارگیری کرده و میفرستد که باید در مرز ایران این واگن ها از بوژی خود جدا شوند و بر روی بوژی های ایران سوار شوند.

- در خاک ایران طول های ریلی برای عرض ۱۴۳۵ میلیمتر طراحی شده اند که برای واگن های قزاقستان خارج از گاباری می باشند.
- راه آهن ایران مجوز های زیادی می گیرد که باعث بالا رفتن هزینه های حمل کالا برای صاحبان بار میشود و صاحبان کالا ترجیح میدهند از مسیر دیگری استفاده کنند.
- زیرساخت های ترمینالی در مرز ایران و ترکمنستان وجود ندارد.
- بدلیل اینکه بوژی های قزاقستانی در این مرز جدا می شوند، بدلیل نبود مدیریت و زیر ساخت ناقص بعضا بوژی ها گم می شوند.
- بدهی های ایران به راه آهن قزاقستان بالا می باشد.

راه آهن ترکیه^{۱۷}

راه آهن ترکیه در سال ۲۰۱۰ با بیان مزایا و معایب کریدور پاکستان – ایران – ترکیه، اقدامات سه کشور را نیز تشریح کرده است که با انجام نشدن آنها کماکان بلا استفاده مانده است. همان طور که بیان شده است یکی از کریدور های عبوری از ایران کریدور جنوبی آسیا به اروپای جنوبی است که مسیر با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه قاره هند از طریق میرجاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو جمهوری اسلامی ایران شده و نهایتا از طریق مرز های شمال غربی شامل بازرگان، رازی و خسروی در مرز کشور های ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج شده و به سمت حوزه های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می یابد.

^{۱۷} راه آهن ترکیه

خط ریلی اسلام آباد - استانبول اصلی ترین خط در نظر گرفته شده برای این کریدور است که در خاک ایران میرجاوه تا رازی را دربر میگیرد. راه آهن دولتی ترکیه با مهم شمردن این خط به طول ۶۵۴۳ کیلومتر که جنوب شرقی اسیا را به اروپا متصل میکند، مزایا و معایب آن را بیان کرده که به شرح زیر است:

مزایا:

- ورودی از پاکستان و هند به ترکیه و اروپا در کوتاهترین زمان رخ میدهد.
- موقعیت ترکیه به عنوان یک پل بین اروپا و آسیا تقویت میشود.
- روابط تجاری، اجتماعی و فرهنگی در میان کشورهای منطقه توسعه میابد.

معایب:

- قیمت حمل و نقل راه آهن بالاتر از حمل و نقل دریایی است.
- اندازه عرضی راه آهن پاکستان با ترکیه و ایران متفاوت است.

این راه آهن در ادامه اقداماتی که سه کشور باید در دستور کار خود قرار دهند را نیز بیان کرده است:

پاکستان:

- توسعه اتصال به هند
- عضویت راه آهن پاکستان به کنوانسیون COTIF (کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین المللی توسط راه آهن)
- بازسازی خط کوئتا - تفتان به طول ۵۵۹ کیلومتر.

ایران:

- کاهش زمان عملیات انتقال کانتینر در زاهدان.
- تکمیل کارهای بازسازی خط زاهدان کرمان.

ترکیه: حل مشکل عبور از دریاچه ون.

۷) موانع توسعه ترانزیت ریلی در کشور

عمده موانع موجود بر سر راه ترانزیت ریلی به بخش های قوانین خارجی و داخلی، کامل نبودن پروژه های ریلی، بهره وری پایین، مدیریت و سازمان های تشکیلاتی، نظام تعرفه گذاری و عدم رقابت پذیری مربوط می شود.

قوانین و فرهنگ کشورهای خارجی

یکی از قوانین مهم در ارتباط با کشورهای CIS عدم اجازه داشتن واگن های ایران برای ورود به این کشور ها است.^{۱۸} این قانون پس از فروپاشی شوروی سابق و بدلائل امنیتی گذاشته شده است. از طرفی وجود موانع فیزیکی مانند تفاوت عرض خطوط ریلی کشورهای CIS با عرض خطوط نرمال باعث کاهش سرعت و محدودیت های گاباری برای واگن های ورودی به ایران می شود.

همچنین فرهنگ کشور ها نیز عامل مهمی در تعاملات ترانزیتی به شمار می رود.^{۱۹} به عنوان مثال در رابطه با کشور ترکیه، این کشور بعضی مواقع رفتار خوب داشته و بعضی مواقع سنگ اندازی های زیادی برای عبور کالاها از مرز رازی انجام داده است.

کشور ترکمنستان نیز دارای فرهنگ کاری متفاوت با کشور ایران است و نیز با استفاده از قانون گفته شده، بدهی های تعمیر دوره ای به ایران تحمیل کرده است. اخیرا نیز بدلیل بهانه ی بدهی ها، ۲۰۰ متر خط ریلی اتصال اینچه برون را انجام نمیدهد.^{۲۰}

یکی دیگر از موانع خارجی عدم پیروی راه آهن ها از مقررات واحد بوده است و^{۲۱} هر کشور بر اساس مقررات خودش عمل ترانزیت را انجام می دهد.

^{۱۸} احمدی؛ معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن ج.ا.ا.

^{۱۹} معاونت برنامه ریزی راه آهن ج.ا.ا.

^{۲۰} معاونت برنامه ریزی راه آهن ج.ا.ا.

^{۲۱} کنفرانس کنوانسیون کوتیف

قوانین داخلی

مهمترین مسئله این است که در قوانین کسب و کار، شرکت های خصوصی با شرکت های خصولتی توان رقابت پذیری ندارند بنابراین سرمایه گذاران خصوصی با توجه به ریسک ذاتی بالای سرمایه گذاری های ریلی، جرات ورود به این عرصه را پیدا نمی کنند. از طرفی فورواردهای خصولتی نیز با توان نیستند و بدلیل نداشتن وابستگی مادی، در بخش بازاریابی و تجاری ضعیف کار می کنند.

مسئله بعدی وجود قوانین زاید و نادرست در نهاد ها مانند سخت گیری های مبارزه با قاچاق کالا می باشد.

کامل نبودن پروژه های ریلی

تکمیل قطعه های خطوط ریلی، زمان زیادی به خود اختصاص داده است که اگر زود تر این پروژه ها به پایان میرسید، چه بسا علاوه بر برگرداندن سرمایه ثابت، سرمایه های جاری نیز افزایش پیدا می کرد. این پروژه بدلائل زیر به اتمام نرسیده است:

- عدم توازن بودجه های مصوب بین پروژه های جاده ای و ریلی (جاده ای ۷۰-۸۰ درصد / ریلی ۲۰-۳۰ درصد)
- عدم اولویت دهی پروژه های ریلی تعریف شده بر اساس نرخ بازگشت سرمایه
- عدم تخصیص به موقع و کافی بودجه^{۲۲}
- عدم دسترسی به تسهیلات فاینانس داخلی

بهره وری پایین

پایین بودن بهره وری از مهمترین عوامل مانع افزایش ترانزیت بوده است. بهره وری با سرعت سیر یا زمان سیر مورد ارزیابی قرار می گیرد و در بخش سخت افزاری به دو عامل زیرساخت و برنامه ریزی بستگی دارد.

^{۲۲} گزارش مرکز پژوهش های مجلس

زیرساخت

در بخش زیر ساخت بدلیل کافی نبودن بلاک بندی ها، توقف واگن ها در طول مسیر زیاد صورت می گیرد . زیر ساخت های بخش انبارداری و تخلیه در پایانه ها و طول مسیر ریلی نیز ناقص است. همچنین کمبود امکانات در سیستم های تعویض بوژی و سیستم های بازبینی و تشریفات گمرکی (X-RAY)، کمبود واگن و ...

برنامه ریزی قطار ها: عدم برنامه ای بودن قطار های باری باعث عدم اطمینان صاحبان کالا به ترانزیت ریلی می گردد.

عدم هماهنگی بین نهاد ها و ارگان های درگیر

مهمترین خواسته صاحبان کالا در همه مدل های حمل و نقل، روان سازی و تسهیل امور ترانزیت است، متأسفانه در کشور ما ارگان های متعدد بر ترانزیت نظارت و اعمال نظر دارند که این امر سرعت انتقال بار و ترانزیت را کند می کند. ارتباط و هماهنگی بین نهاد های مختلف به صورت سنتی انجام شده و زمان بروکراسی ها را افزایش داده است.

عدم رقابت پذیری با جاده

پروژه های ریلی در تمامی کشورها بیش از آنکه برای دستگاههای بهره بردار مفید باشد، برای اقتصاد ملی سودآور است که این سود شامل کاهش مصرف سوخت، کاهش سوانح رانندگی، کاهش تولید آلاینده های زیست محیطی و افزایش بهره وری در حمل و نقل انبوه است. کاهش مصرف سوخت، کاهش تلفات جاده ای، کاهش هزینه حمل و تمامی اثرات مثبت حمل و نقل ریلی کل جامعه را منتفع می کند.

مثلا در حوزه سوخت مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران گفته است در صورت حمل همه بار کشور از طریق راه آهن، میتوان به جای مصرف ۲۰ میلیارد دلار سوخت در بخش جاده ای، فقط با صرف سه میلیارد دلار سوخت نسبت به جابه جایی این بار با شبکه ریلی اقدام کرد. مهمترین عواملی که منجر به رقابت ناعادلانه این صنعت و صنعت حمل و نقل

جاده ای شده است پرداخت حق دسترسی در ریل می باشد. شرکت های حمل و نقل ریلی تا حدود ۷۰٪ درآمد خود را برای پرداخت حق دسترسی استفاده می کنند.

از طرفی شرکت های حمل و نقل جاده ای نه تنها هزینه ها و حقوق شبکه های جاده را نمی پردازند، بلکه سوخت زیاد را نیز با قیمت ارزان استفاده می کنند.

وزن دهی مشکلات

در دومین کارگروه لجستیک کشور در سال ۹۵، کارشناسان با پر کردن پرسشنامه نظرات خود را راجع به مشکلات ترانزیت ایران در بخش ریلی و جاده ای اولویت بندی کرده اند. در جدول جدول زیر این مشکلات به صورت وزن دهی شده آورده شده است.

رتبه بندی مشکلات ترانزیت (حاصل نقطه نظرات متخصصین از ۹۰ پرسشنامه دریافتی در دومین کارگروه لجستیک کشور)			
شماره	حوزه های مربوطه	مشکلات ترانزیت	میانگین وزنی
۱	فرایشی	تعدد نهاد های نظارتی و اثرگذار در حوزه ترانزیت و فرایندهای ورود و خروج کالا	۸.۱۳۵۱۳۵
۲	شرکت راه آهن ج.ا.ا	پایین بودن سرعت سیر تجاری بار و قابلیت اطمینان زمان تحویل بار	۷.۸۹۱۸۹۲
۳	فرایشی	چندگانگی در نهادهای متولی سیاست گذاری و تصمیم گیری در حوزه لجستیک و حمل و نقل (بالاخص وزارت صنعت، معدن و تجارت)	۷.۸۳۳۳۳۳
۴	سایر سازمان ها	عدم استفاده از تکنولوژی و تجهیزات نوین کنترل و ردیابی ناوگان در فرایند ترانزیت (تاجا)	۷.۷۴۶۶۶۷
۵	گمرک ایران	تضاد برخی از مقررات امور گمرکی با مفاد کنوانسیون های بین المللی (اخت عوارض گمرکی از کالاهای از بین رفته و غیرقابل استفاده)	۷.۶۲۳۳۷۷
۶	فرایشی	نگاه امنیتی برخی از ناگان ها و نهادها به مقوله ترانزیت	۷.۶۱۱۱۱۱
۷	سایر سازمان ها	مشکلات حواله های ارزی و داد ستد مالی برای شرکت های حمل و نقل بین المللی (بانک مرکزی)	۷.۵۷۳۴۴۲
۸	گمرک ایران	مشکل ۲۴ ساعته نبودن برخی از گمرکات مرزی	۷.۵۶۴۱۰۳
۹	گمرک ایران	درخواست برخی از مجوزهای غیرضروری و خلاف مقررات برای محموله های ترانزیتی	۷.۵۶۴۱۰۳
۱۰	سازمان بنادر و دریانوردی	عدم توسعه مناسب زیرساخت های حمل و نقل ریلی در بنادر	۷.۵۴۰۵۴۱
۱۱	وزارت امور خارجه	عدم استفاده از روابط بین المللی برای ارتقای نقش کریدورهای ترانزیتی ایران در مجامع بین المللی	۷.۵۰۷۰۴۲
۱۲	گمرک ایران	کمبود تجهیزات بازرسی و کنترل های مکانیزه مربوط به گمرک در مبادی ورودی و خروجی (X-Ray)	۷.۵۰۶۳۲۹
۱۳	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت	۷.۴۱۶۶۶۷
۱۴	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	عدم آشنایی ممیزان مالیاتی با روال کسب و کار و جزئیات درآمدها و هزینه های شرکت های فعال در حوزه حمل و نقل و لجستیک	۷.۴۰۰۰۰۰
۱۵	فرایشی	عدم اجرای پیشنهاد معاون اول رئیس جمهور در خصوص مرجعیت شورای عالی ترابری در ارتباط با تصمیمات تاثیرگذار بر حوزه ترانزیت	۷.۳۸۳۵۶۲
۱۶	فرایشی	اقتصادی نبودن سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل (ترخ بالای بهره مالیات - عوارض ورودی)	۷.۳۶۸۴۲۱
۱۷	سازمان بنادر و دریانوردی	عدم وجود مکانیزم های رقابتی نمودن عوارض و تعرفه های خدمات بندری در مقایسه با بنادر رقیب در منطقه	۷.۳۵۱۳۵۱
۱۸	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	عدم انطباق و تضاد برخی مقررات و پیشنهاد های داخلی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز با کنوانسیون ها و مقررات مرتبط با حمل و نقل بین المللی و ترانزیت	۷.۳۳۸۰۲۸
۱۹	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	تبعیض مقررات مالیاتی بین ناوگان خودمالک با ناوگان تحت مالکیت شرکت ها (مالیات عملکرد - مالیات نقل و انتقال)	۷.۳۳۸۰۲۸
۲۰	شرکت راه آهن ج.ا.ا	عدم اولویت و پاسخگویی به موقع به تقاضاهای حمل کالاهای ترانزیتی	۷.۳۲۸۷۶۷
۲۱	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	اخت مالیات بر ارزش افزوده بر درآمد حاصل از ترانزیت	۷.۳۰۱۳۷۰
۲۲	وزارت راه و شهرسازی	عدم سیاست گذاری و برنامه ریزی مناسب برای توسعه مراکز لجستیک و زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی	۷.۲۹۲۶۸۳
۲۳	سایر سازمان ها	تعدد بازرسی های وسائط نقلیه حامل کالای ترانزیتی در مبادی ورودی و خروجی (مرزبان) (وزارت کشور)	۷.۲۹۲۲۹۷

۸) اقدامات لازم برای توسعه ظرفیت ترانزیتی کشور

یکی از ظرفیت های اقتصادی و سیاسی کشور، امکان ارائه خدمات ترانزیت و علی الخصوص ترانزیت ریلی به بارهای جهانی است که محصول موقعیت جغرافیای استثنایی ایران محسوب می شود. طبق محاسبات تخمینی در صورت استفاده مناسب از این ظرفیت، درآمد سالانه ده ها میلیارد دلاری عاید کشور شده و علاوه بر آن شکوفایی حوزه های مختلف اقتصادی را نیز در پی خواهد داشت.

همچنین گره خوردن منافع اقتصادی کشورهای تولید کننده و مصون کننده که به عبور از مسیر کوتاه و ارزان ایران برایشان مزیت اقتصادی ایجاد می کند، باعث افزایش قدرت دیپلماسی و حرکت به سمت بی اثر شدن تحریم ها خواهد شد. در این راستا راهکار های زیر پیشنهاد می شود:

اصلاح قوانین

با توجه به ظرفیت بالقوه افزایش درآمد از طریق ترانزیت ریلی کالا، ضرورت اعمال اولویت به حمل و نقل ریلی در سیاست های کلی حمل و نقل نظام، سیاستهای اقتصاد مقاومتی، قانون توسعه ی حمل و نقل باید در رفتار قوه مقننه و قوه مجریه مشاهده گردد.

به این منظور پیشنهاد می شود در قدم اول برای تمرکز دائمی روی صنعت ریلی؛ در مجلس کمیته سیاست گذاری صنعت ریلی شکل گیرد.^{۲۴}

برخی از قوانین داخلی باید مورد اصلاح قرار گیرد عبارتند از:

بهبود فضای کسب و کار: به دلیل وجود شرکت های خصوصی، شرکت های خصوصی توان ورود به این بخش را پیدا نمی کنند که برای جذاب ساختن سرمایه گذاری برای بخش خصوصی دو راهکار پیشنهاد می گردد:

- جلوگیری از شکل گیری شرکت های خصوصی و تلاش برای خصوصی سازی مردمی آنها .

^{۲۴} گزارش مرکز پژوهش های مجلس شماره ۱۰۲۳۹

- اعطای تسهیلات بانکی با نرخ های پایین به شرکت های حمل و نقل ریلی
 - تعهد تامین حداقل بار مورد نیاز براساس هزینه های جاری سالیانه برای کاهش ریسک در مدت محدود
 - تسهیل نمودن دریافت ضمانت نامه های تعهدات
- قوانین گمرکی: از انجایی که فاکتور زمان از پارامتر های اساسی در ترانزیت کالا می باشد؛ لذا باید قوانین مربوط به تفاوت بین رویه های ترانزیتی و صادرات و واردات بوجود آید.
- همچنین لازم است تا قبل از تکمیل کامل خطوط برای بهره مندی بیشتر از ظرفیت فعلی؛ حمل ترکیبی بار توسط گمرک به رسمیت شناخته شود و برای تعویض مد حمل بار از جاده به ریل یا بالعکس تشریفات و هزینه های مجزا به صاحب بار و فورواردر تحمیل نگردد.^{۲۵}

قوانین خارجی

در بخش قوانین خارجی لازم است تا همت مسوولین در تغییر قانون عدم اجازه واگن های ایرانی برای سیر در کشور های CIS زیاد شده و به طور جد پیگیر حل این مشکل باشند زیرا کارشناسان حمل و نقل بر این نظرند که بدلیل نبود جدیت و پیگیری این قانون تا الان درست نشده است.

از طرفی باید وزارت امور خارجه و مجریان حمل و نقل با ایجاد توافقات دوجانبه و چند جانبه با کشور های عضو به یکسان سازی قوانین گمرکی دست یابند تا از معطل ماندن زیادی قطار ها در نقاط مرزی جلوگیری به عمل آید.

همچنین در این راستا پیشنهاد می شود استفاده از ارزهای رایج منطقه بجای استفاده از ارزهای واسط مانند دلار و یورو در این توافقات لحاظ گردد زیرا استفاده از ارزهای رایج علاوه بر ایجاد امکان رصد مبادلات تجاری کشورهای استفاده کننده از ارز برای کشورهای صاحب ارز، امکان مسدود کردن این مبادلات را در اختیار کشورهای دارنده ارز قرار می دهد. از این نظر ضروری است تا ارز واسط از مبادلات تجاری کشور حذف شود.

^{۲۵} معاونت برنامه ریزی راه آهن جمهوری اسلامی ایران
^{۲۶} گزارش خراسان خرداد ۹۷ (بخش ترانزیت ریلی از رویا تا واقعیت)

مدیریت و سازماندهی تشکیلات^{۲۷}

آنان که در حوزه حمل و نقل ریلی صاحب نظر هستند به وجود دستگاه ها و سازمان های متعدد برای حمل کالاهای ترانزیت را باعث کند شدن کار یا حتی توقف کار در برخی از زمان ها می شوند . در واقع ایجاد هماهنگی بین همه این متولیان درگیر کار سختی می باشد و در مواقعی که بروکراسی ها اداری پیچیده می شود کار گره میخورد.

مشکل اصلی در این تشکیلات نیز نبود یک مدیریت واحد بوده تا حرف اول و آخر را بزند و باعث پیشبرد کار شود . مثلاً یک وزارت خانه حتی در تهیه طرح جامع حمل و نقل کشور که فقط خودش متولی است و خیلی هم مسئله یکپارچه سازی دستگاه ها را ندارد ۱۵ سال تاخیر دارد. یعنی چهار دولت آمده و رفته ولی اهمیتی برایش نداشته است. این یعنی اینکه به هر دلیلی این مسئله دغدغه کشور نبوده است. بنابراین راه رفته را دوباره آزمودن خطاست. ترانزیت بایستی دغدغه راس نظام باشد. ترانزیت بدون اغراق حیاتی ترین محل اتکاء کشور در آینده خواهد بود اگر امروز مورد توجه ویژه قرار نگیرد در آینده مسیرهای جایگزین ایران نهادینه خواهند شد.

در قدم دوم پیشنهاد می شود ستاد راهبردی ترانزیت حاکم بر تمام سازمانهای مرتبط نظیر گمرک، نهادهای نظارتی و ... کشور شکل گیرد و به دور از تفاوت های سیاسی برنامه های بلند مدت داشته باشد. این ستاد بصورت فرابخشی اما با توان مالی و اجرایی بیشتر و با بهره گیری از همه پتانسیل های زیرمجموعه دولت چند کار مهم بر عهده خواهد داشت:

- اول: تدوین سند سیاست ها و راهبردهای کشور در حوزه ترانزیت (تاکنون چنین سندی در کشور تهیه نشده است)
- دوم: تدوین نقشه راه و برنامه اجرایی ده ساله کشور در حوزه ترانزیت (تاکنون چنین سندی در کشور تهیه نشده است)
- سوم: ایجاد پنجره واحد ترانزیت در کشور (تاکنون چنین یکپارچه سازی مبتنی بر سیستم های اطلاعات مدیریت در حوزه ترانزیت وجود نداشته است)
- چهارم: هدایت کلان برنامه های تبیین شده

^{۲۷} مجید بابائی دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

این ستاد به هیچ عنوان وظیفه تصدی گری نخواهد داشت و وظائف اجرایی همچنان بر عهده دستگاه های متولی است. این ستاد بدور از سیاست زدگی های متداول در دستگاه های اجرایی می تواند با ثبات مدیریت در یک دوره ده ساله به معنای واقعی در حوزه ترانزیت تحول ایجاد نماید.

افزایش بهره وری

مهمترین دلیل فنی که باعث شده است نتوان از ظرفیت خطوط ریلی ایران استفاده مناسبی انجام داد بهره وری پایین بوده است. بهره وری یعنی افزایش دو مقوله کارایی و اثربخشی است. کارایی یعنی اینکه استفاده حداکثری از منابع به منظور افزایش سود بیشتر و اثر بخشی یعنی کار به درستی تعریف و برنامه ریزی گردد.

در خطوط ریلی در حال حاضر هر دو مقوله ضعیف می باشد. در بخش کارایی بدلیل اینکه زیرساخت ها نامناسب است از نیروی انسانی و واگن و ... به خوبی استفاده نمی شود و توقف واگن ها در طول خطوط ریلی بالا بوده و هدر رفت منابع را در پی دارد. دلیل توقف واگن ها به این مساله برمیگردد که در طول خطوط ریلی برای فاصله ی معینی خطوط چند خطه می شود که اصطلاحاً به آن بلاک بندی می گویند.

بدلیل جلوگیری از خطاهای انسانی در هر بلاک اجازه تردد به یک قطار داده می شود. در زمان حاضر تعداد بلاک ها در خطوط راه آهن ایران کم بوده و با اضافه شدن قطار های مسافری به این خطوط به ناچار یک قطار باری باید مدت زیادی در نقاط بلاک شده توقف نماید تا قطار مسافری از آن عبور کند و این موضوع بار ها در طول روز اتفاق می افتد که باعث افزایش زمان و نیز کاهش سرعت متوسط قطار می شود.

به عنوان مثال حرکت قطار باری از بندر عباس تا امیر آباد ۵ روز طول می کشد در حالی که کامیون این مسیر را دوازده از طریق جاده طی میکند.

در بخش اثر بخشی نیز، مدیریت برنامه پایین می باشد و با همین وضعیت فعلی زمان مشخصی برای حرکت قطار ها از مبدا و رسیدن به مقصد وجود ندارد و صاحب کالا به هیچ عنوان نمی تواند برای تجارت خود برنامه ریزی کند.

در این راستا به منظور افزایش سرعت تجاری یعنی سرعت سیر و سرعت فرایند ها پیشنهاد میشود اقدامات زیر در دستور کار قرار گیرد^{۲۸}

- تعداد بلاک بندی ها افزایش یابد یعنی طول خطوط بلاک بندی کاهش یابد .
- تعهد به برنامه ی حرکت قطار های باری باعث می شود تا جذابیت در این بخش برای صاحبان کالا افزایش یابد. به عنوان مثال پیشنهاد می شود که برای ایجاد الزام و جذب بارهای بین المللی اتصال راه آهن جمهوری اسلامی ایران به سیستم های مکانیزه مبادله اطلاعات و اسناد و مدارک راه آهن های سایر کشور ها . مانند اتصال به سیستم مکانیزه برنامه ماهانه حمل بار کشور های عضو شورای حمل و نقل ریلی به نام AS MESPLAN اجرایی شود.
- پیاده سازی تکنولوژی الکترونیکی: با استفاده از این تکنولوژی دو امکان برای ایران فراهم می شود که عبارتند از: برقراری امکان ثبت سفارش الکترونیکی در پورتال بازرگانی برای مشتریان داخلی و خارجی جهت تبادل الکترونیکی داده ها و اسناد و مدارک حمل و نقلی که باعث تسریع فرایندهای بروکراسی میگردد.
- استفاده از تکنولوژی های نوین در سیر: برای به حداقل رساندن توقف ها مانند تخلیه و بارگیری و تعویض بوژی در ایستگاه های مرزی شمالی و ... باید از سیستم های زیر در زیر ساخت ها استفاده نمود:
 - نصب سیستم های مکانیزه کنترل تصویری فنی و بازرگانی برای قطار های در حال حرکت در ایستگاه های استراتژیک مرزی که به طور خاص بازرسی های زمان گیر در زمینه قاچاق کالا را کاهش می دهد.
 - نصب سیستم تغییر مکانیزه عرض خط در ایستگاه های مرزی شمالی مانند سرخس، اینچه برون و جلفا که تغییر بوژی را از چندین ساعت به ۲۰ دقیقه کاهش می دهد.
 - نصب پلیمپ های الکترونیکی GLONASS/GPS با هماهنگی گمرک جهت محافظت و رهگیری بار مورد حمل در کانتینر ها در قطار های کانتینری
 - برقرار نمودن سیستم های یارانه ای رهگیری بار

^{۲۸} موارد ۲ و ۳ و ۴: اکرم شجاع آفرین؛ کارشناس امور بین الملل ترانزیت جمهوری اسلامی ایران

ایجاد رقابت عادلانه بین حمل و نقل ریلی و جاده ای

یکی دیگر از علل سهم کم حمل و نقل ریلی در ترانزیت کالا رقابت پذیری ناعادلانه با حمل و نقل جاده ایست. در نگاه کلان حمل و نقل به وسیله ریل سودمند تر از حمل و نقل به وسیله جاده تمام می شود.

در هر پروژه ای هزینه ها به دو بخش ثابت و جاری تقسیم بندی می شود. در نگاه کلان حمل و نقل هزینه های ثابت عبارتند از هزینه های مصرف شده در امور عمرانی، هزینه یارانه های دولت به انرژی، هزینه آلودگی هوا، هزینه های انبوه سوانح، و ... و هزینه های جاری نیز نظیر هزینه وسیله نقلیه، انرژی، نیروی انسانی و ... است.

محاسبه ی قیمت تمام شده برای درآمد زایی باید به نحوی باشد تا نه تنها هزینه های جاری را پوشش دهد بلکه بتواند هزینه های ثابت را در مدت کوتاهی جبران کند. بنابراین اگر در تعیین این قیمت درست عمل نشود نه تنها الگوی مصرف نادرستی شکل خواهد گرفت بلکه بودجه ی عمومی دولت را نیز از بین خواهد برد.

به عنوان مثال اکنون در قیمت تمام شده برای جابجایی کالا از طریق جاده برای هر تن ارزان تر از ریل محاسبه می شود در حالیکه جابجایی کالا از طریق جاده نه تنها در بخش هزینه های ثابت باعث بالا رفتن استهلاک و تعمیرات می شود بلکه در بخش هزینه های جاری نیز با مصرف سوخت ۷ برابر نسبت به ریل، ایجاد آلودگی بیشتر و نرخ سوانح بالاتر سود آوری را پایین می آورد و سرمایه ملی تلف می شود.

در حال حاضر برای مصرف سوخت بیشتر در جاده نیز یارانه ی زیادی برای سوخت در نظر گرفته می شود و نیز در حالیکه هزینه ی نگهداری در جاده بالاتر از ریل است ولی برعکس عمل شده و حق دسترسی در حمل و نقل ریلی گرفته می شود.

یکی از مهمترین مزایای حمل و نقل ریلی ایمنی بسیار بالاتر آن می باشد. آنچه از مردم در قالب پوشش های بیمه ای حمل و نقل دریافت می شود، جبران کننده بخشی از هزینه های پرداختی بابت خسارات و دیه مجروحین و افراد فوتی است و اغلب هزینه های اجتماعی حمل و نقل جاده ای به کل جامعه تحمیل می گردد.

از آنجا که ایران تقریباً کشور پهناوری از نظر حمل و نقل محسوب می‌گردد؛ بنابراین باید الگوی استفاده از حمل و نقل کالا از طریق جاده را به ریل منتقل نمود. هر چند که نمی‌توان همه ی نقاط کشور را به ریل متصل کرد، یعنی ریل نسبت به جاده این انعطاف را ندارد تا به همه ی نقاط کشیده شود و جاده باید در نقاط ترمینالی به کمک ریل آمده و مکمل آن شود. بنابراین برای ایجاد رقابت بین حمل و نقل ریلی و حمل و نقل جاده ای اگر بخواهیم سوخت را گران کنیم، از طرفی هم به هم وطنانی که به وسیله جابجایی کالا ارتزاق می‌کنند آسیب وارد شده و هم کرایه ی جابجایی کالا در کل کشور بالا می‌رود؛ لذا بهترین کار ایجاد توازن در این جابجایی می‌باشد یعنی برای مسیرهای طولانی کالا با ریل جابجا شود و برای مسیرهای کوتاه از طریق جاده جابجا گردد.

برای اینکه این اتفاق رخ دهد پیشنهاد می‌شود دو اقدام زیر صورت گیرد:

○ سازوکاری تعبیه شود تا برای مسیرهای کوتاه یارانه‌های سوخت مانند قبل در اختیار حمل و نقل جاده ای قرار گیرد.

○ برای افرادی که شغلشان وابسته به این نوع حمل و نقل است، حمایت دولتی از قبیل بیمه‌های اجتماعی و مهارت‌های دیگر .. برای مدت معینی در نظر گرفته شود . یعنی با برآورد مقدار هزینه برای مدت مذکور که رقم بسیار بالایی می‌شود، کمتر از آن مقدار را برای این دسته از افراد گذاشت تا در مجموع و چشم انداز بلند مدت به نفع اقتصاد ملی گردد.

۹) منابع

- ۱) دستورالعمل تعرفه ای راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۲) تعرفه های خدمات بندری و دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی
- ۳) دفتر آمار راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۴) معاونت برنامه ریزی راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۵) مصاحبه با دکتر حق شناس معاون سازمان بنادر و دریایی
- ۶) گزارش های کارشناسی مرکز پژوهش های مجلس
- ۷) دفتر آمار راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۸) دفتر امور بین الملل راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۹) مصاحبه دکتر پور سید آقایی مدیر عامل سابق راه آهن
- ۱۰) احمدی معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن
- ۱۱) کنفرانس کنوانسیون کوتیف
- ۱۲) گزارش تحلیلی بانک آینده سال ۹۵
- ۱۳) پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی
- ۱۴) همایش ملی عمران سال ۸۹
- ۱۵) مصاحبه با سیدمرتضی ناصرپان مشاور امور برنامه ریزی اقتصادی و تامین مالی زیربنای حمل و نقل
- ۱۶) معاونت برنامه ریزی راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۱۷) گزارش های کارگروه لجستیک کشور
- ۱۸) مصاحبه با دکتر پوربرخورداری مدیر بازرگانی شرکت ترکیب حمل و نقل