

گزارش پژوهشی :

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



انديشگده اقتصاد مقاومتي

گروه توليد و تجارت

آذرماه ۱۳۹۷

رهبر معظم انقلاب: علاج برون رفت از مشکلات کشور «اقتصاد مقاومتی» است.

معرفی اندیشکده اقتصاد مقاومتی

اندیشکده اقتصاد مقاومتی یک کانون تفکر با مأموریت «تصمیم سازی برای حل مسائل اقتصاد کشور در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی» است که در سال ۱۳۹۵ فعالیت رسمی خود را آغاز نمود.

شناسایی شبکه مسائل در هر حوزه موضوعی، طراحی راهکار برای حل مسائل احصاء شده و هم‌اندیشی جهت ارزیابی و تدقیق آن، بررسی تجربیات جهانی، طرح مباحث در فضای نخبگانی و رسانه‌ای و پیگیری راهکارهای ارائه شده از دستگاه‌ها و مسئولین مرتبط به منظور اتخاذ تصمیمات لازم، از جمله فعالیت‌هایی است که در اندیشکده انجام می‌شود.

علاقه‌مندان می‌توانند از طریق سایت Mett.ir با اندیشکده اقتصاد مقاومتی در ارتباط باشند و نظرات، انتقادات و پیشنهادهای خود را در خصوص این گزارش و همچنین سایر فعالیت‌های اندیشکده، مطرح کنند.

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

تولید و تجارت	گروه موضوعی:
پژوهشی	نوع گزارش:
۱۳۹۷۰۹۳۰۳	شناسه:
۱۳۹۷/۰۹/۲۶	تاریخ انتشار:
افشین بیک‌پور	تهیه و تدوین:
سید هادی رهگشای	مدیر مطالعه:
محمد امینی‌رعیا	ناظر علمی:
محمدحسین رضائیان	اظهار نظر کنندگان:

خلاصه مدیریتی

بدون شک یکی از پایه‌های اساسی برای تقویت اقتصاد ایران، ترانزیت ریلی است. ایران در شاهره‌های کریدورهای بین‌المللی تعریف‌شده قرار گرفته است و ظرفیت بالقوه‌ای برای افزایش درآمد ملی خود دارا است. طبق بررسی‌های صورت گرفته؛ در سال ۲۰۱۷ کالاهای مبادله شده توسط کشورها با در نظر گرفتن کریدورهای شرقی، غربی، جنوبی و شمالی عبوری از خاک ایران، که به عنوان ظرفیت بازار در دسترس برای ایران محسوب می‌شود، حدود ۱۵۳ میلیون تن بوده که ۹۵ میلیون تن آن در دسته کالاهای غیرنفتی محسوب می‌شود و مابقی کالاها در دسته کالاهای نفتی قرار دارد.

در این میان در کمترین حالت حدود ۵۵ میلیون تن به عنوان بازار در دسترس و دست‌یافتنی وجود دارد که اگر موانع توسعه صنعت ریلی برطرف گردد، این مقدار بار به راحتی می‌تواند جذب خطوط ریلی ایران شود. با توجه به اینکه درآمد مستقیم هر تن بار ریلی به طور متوسط حدوداً 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 بار ترانزیتی در سال‌های گذشته توسط خطوط ریلی ایران جابجا شده است.

دستگاه‌های متولی بسیاری در امر توسعه ترانزیت ریلی کشور نقش دارند؛ مجلس شورای اسلامی، سازمان برنامه و بودجه، وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران از مهمترین متولیان در این حوزه هستند که وجود نقایص بسیار در هر کدام و عدم هماهنگی بین آن‌ها و نیز وجود سلیقه‌های سیاسی متفاوت، باعث شده است تا ظرفیت محقق‌شده ترانزیت ریلی با چشم‌انداز خود فاصله زیادی داشته باشد. از طرفی برخی کشورهای مشترک‌المنافع با ایران نیز مشکلات موجود در این حوزه را طی نامه‌ها و کنفرانس‌ها در سالیان اخیر با مسئولان در میان گذاشته‌اند که بسیاری از این موانع، همچنان به قوت خود باقی مانده است.

به طور کلی در بخش اقتصادی، عمده مشکلات و محدودیت‌ها به بخش‌های قوانین خارجی و داخلی، کامل نبودن پروژه‌های ریلی، بهره‌وری پایین، نظام تعرفه‌گذاری و عدم رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ریلی با حمل‌ونقل جاده‌ای مربوط می‌شود که هر کدام از بخش‌ها مرتبط با یک یا چند دستگاه متولی است. جمله مهم‌ترین اقدامات لازم برای توسعه ظرفیت ترانزیتی کشور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- اصلاح قوانین داخلی
- پیگیری و اجرای موافقت‌نامه‌های دو و چندجانبه با کشورهای هدف
- مدیریت و سازماندهی تشکیلات
- افزایش بهره‌وری
- اصلاح سازوکارهای اجرایی جهت ایجاد رقابت عادلانه بین حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای

فهرست مطالب

مقدمه.....	۶
فصل ۱. موقعیت ترانزیتی ایران در منطقه و کریدور های ریلی عبوری از ایران.....	۷
۱-۱- کریدور شمال - جنوب.....	۷
۲-۱- کریدور جنوبی آسیا.....	۹
۳-۱- کریدور شرق - غرب.....	۹
۴-۱- کریدور تراسیکا.....	۱۰
فصل ۲. مناطق هدف ترانزیت ریلی از مسیر ایران و ظرفیت آنها.....	۱۲
۱-۲- کشور چین (از کریدور شمال - جنوب یا کریدور شرق - غرب).....	۱۲
۲-۲- ترکیه (کریدور جنوبی آسیا).....	۱۳
۳-۲- هندوستان.....	۱۳
۴-۲- عراق.....	۱۵
۵-۲- امارات متحده عربی.....	۱۵
۶-۲- پاکستان.....	۱۵
۷-۲- عمان.....	۱۶
۸-۲- قطر.....	۱۶
۹-۲- سوریه.....	۱۶
۱۰-۲- کشورهای CIS.....	۱۷
۱۱-۲- کل بازار در دسترس.....	۱۷
فصل ۳. ظرفیت درآمدزایی ایران از مسیرهای ترانزیت ریلی.....	۱۸
۱-۳- حالت کمینه کریدور ها.....	۱۸
۲-۳- حالت بیشینه کریدور ها.....	۲۱
فصل ۴. درآمد و هزینه هر تن ترانزیت بار برای کشور.....	۲۳
۱-۴- فرآیند ترانزیت ریلی.....	۲۳
فصل ۵. نهادهای اثرگذار در فعال سازی ظرفیت های ترانزیتی کشور.....	۲۶
۱-۵- مجلس.....	۲۶
۲-۵- سازمان برنامه و بودجه.....	۲۶
۳-۵- وزارت راه و شهرسازی.....	۲۷
۴-۵- شرکت ساخت و توسعه.....	۲۸
۵-۵- شرکت راه آهن.....	۲۹
۶-۵- سازمان حمل و نقل جاده ای.....	۳۰
۷-۵- گمرک جمهوری اسلامی ایران.....	۳۰
۸-۵- سازمان بنادر و دریانوردی.....	۳۰

فصل ۶. ارزیابی کشورهای خارجی از وضعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران.....	۳۲
۶-۱- هندوستان.....	۳۲
۶-۲- قزاقستان.....	۳۵
۶-۳- آذربایجان.....	۳۶
۶-۴- نامه راه آهن ترکمنستان به راه آهن ایران.....	۳۶
۶-۵- نامه راه آهن قزاقستان به راه آهن ایران.....	۳۷
۶-۶- راه آهن ترکیه.....	۳۸
فصل ۷. موانع توسعه ترانزیت ریلی در کشور.....	۴۰
۷-۱- قوانین و فرهنگ کشورهای خارجی.....	۴۰
۷-۲- قوانین داخلی.....	۴۰
۷-۳- کامل نبودن پروژه های ریلی.....	۴۱
۷-۴- بهره وری پایین.....	۴۱
۷-۵- زیرساخت.....	۴۱
۷-۶- عدم هماهنگی بین نهاد ها و ارگان های درگیر.....	۴۱
۷-۷- عدم رقابت پذیری با جاده.....	۴۱
۷-۸- وزن دهی مشکلات.....	۴۲
فصل ۸. اقدامات لازم برای توسعه ظرفیت ترانزیتی کشور.....	۴۳
۸-۱- اصلاح قوانین.....	۴۳
۸-۲- قوانین خارجی.....	۴۴
۸-۳- مدیریت و سازماندهی تشکیلات.....	۴۴
۸-۴- افزایش بهره‌وری.....	۴۵
۸-۵- ایجاد رقابت عادلانه بین حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای.....	۴۶
منابع.....	۴۸

فهرست جداول

جدول ۱. نرخهای پایه تعرفه راه آهن ج.ا.ا. برای حمل ترانزیت.....	۲۴
جدول ۲. درآمد راه آهن جمهوری اسلامی ایران.....	۲۵
جدول ۳. حجم حمل و نقل کشورهای عضو کریدور شمال جنوب.....	۳۵
جدول ۴. رتبه بندی مشکلات ترانزیت از منظر کارشناسان.....	۴۲

فهرست شکل‌ها

شکل ۱. نقشه کریدورهای عبوری از منطقه و ایران.....	۷
شکل ۲. نقشه راه‌های کریدور شمال جنوب.....	۸

- شکل ۳. نقشه کریدور جنوبی آسیا..... ۹
- شکل ۴. نقشه کریدور شرق - غرب..... ۱۰
- شکل ۵. نقشه کریدور تراسیکا..... ۱۱
- شکل ۶. نقشه بخشهای ریلی ایران به توصیف فدراسیون حمل و نقل هند..... ۳۲
- شکل ۷. نقشه ارتباط ریلی افغانستان و ازبکستان..... ۳۴
- شکل ۸. نقشه راه آهن بندرعباس - استانبول..... ۳۴

فهرست نمودارها

- نمودار ۱. تخمین های ترافیک راه آهن رشت آستارا..... ۳۳