

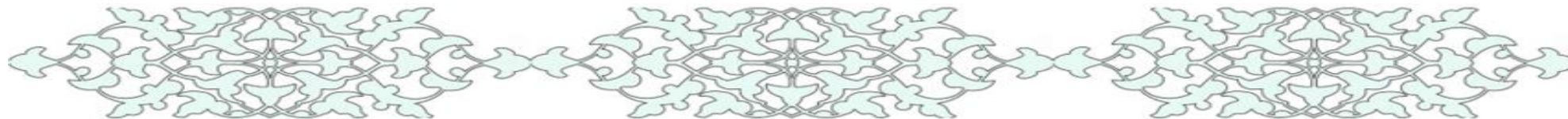
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
خراسان رضوی

عنوان:

ایران و کریدورهای منطقه ای و بین المللی

مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

دی ۱۴۰۳



شناسنامه گزارش



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
خراسان رضوی

عنوان:

ایران و کریدورهای منطقه ای و بین المللی

مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تهیه کننده: نجمه سوری ناصری

ناظر: شهرام عیدی زاده

واژگان کلیدی: کریدور، حمل و نقل، ایران

گروه: صنعت، معدن و تجارت - شماره: ۳۰۰۳

تاریخ انتشار: دی ۱۴۰۳

نشانی: مشهد مقدس - خیابان امام خمینی - جنب باغ ملی - ساختمان اتاق بازرگانی - کد پستی: ۹۱۳۷۷۳۴۱۹۵

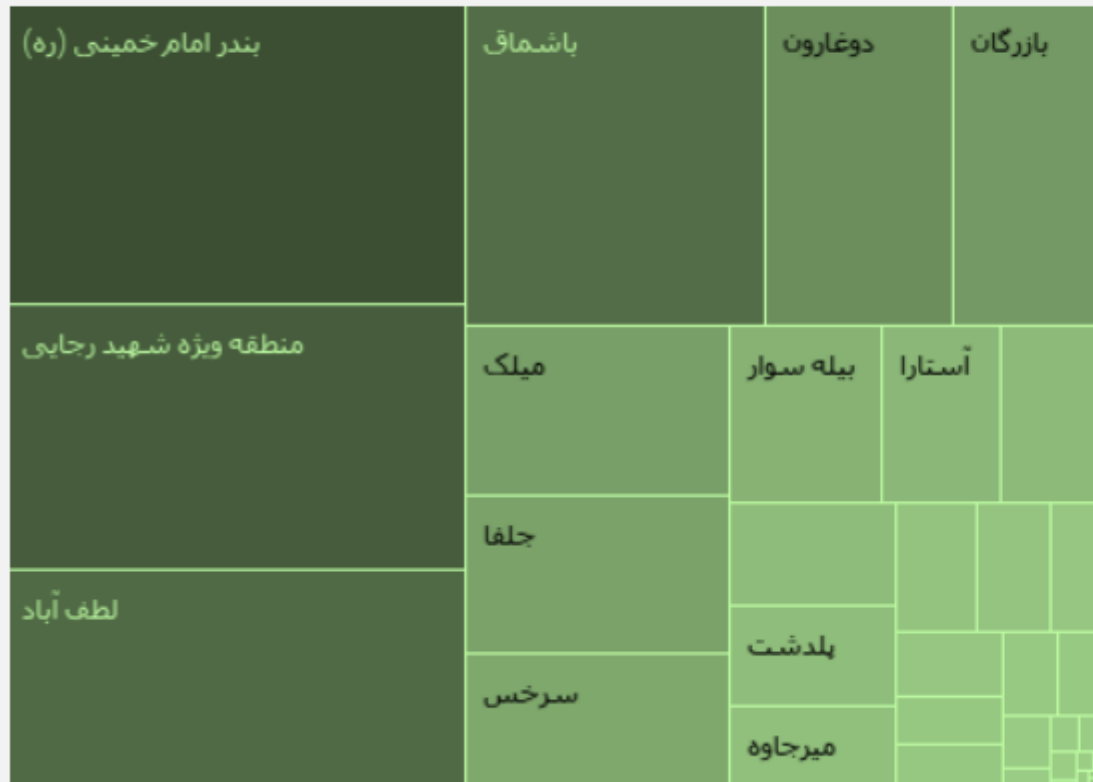
✓ صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از زیربنایی ترین بخش های اقتصادی در هر کشور به شمار می آید؛ به نحوی که این صنعت به عنوان شاخص توسعه یافتگی جوامع شناخته شده است. افزایش توان کمی و کیفی تولید که عمدتاً در اثر ارتقای سطح فناوری پدید می آید و همچنین، وجود بازارهای مصرف اشباع نشده که با مبداهای تولیدی فاصله دارند، ترانزیت کالا را بین کشورها در دورترین نقاط جهان اجتناب ناپذیر کرده است. کاستن از هزینه و زمان حمل و نقل کالا از عواملی است که کشورها و صاحبان کالا را بر آن میدارد تا شیوه های گوناگون کاهش هزینه و زمان حمل و نقل کالا را به کار گیرند. کشورهایی که در مسیر ترانزیت بین المللی قرار دارند، با فراهم ساختن بستری مناسب در راستای گسترش این فعالیت، فرصتهای بسیاری را برای دستیابی سریعتر به رشد و توسعه اقتصادی خود فراهم میکنند. ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب، از مزایای ترانزیتی ویژه ای بهره مند است و با گسترش شبکه حمل و نقل کارآمد میتواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به شکل مطلوب استفاده کند. با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی ایران و قرار گرفتن آن در کریدورهای بین المللی شمال-جنوب و شرق-غرب از مزیت بالقوهای برخوردار است و برای بسیاری از کشورهای جهان اهمیت و جایگاه ویژه ای به لحاظ ترانزیتی دارد. این موضوع سبب شده است تا بسیاری از کشورهای همسایه برای ایجاد ارتباط بین آسیای میانه با کشورهای حوزه خلیج فارس و همچنین، برقراری روابط تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی، از خاک ایران استفاده کنند.

وضعیت حال حاضر ترانزیت ایران

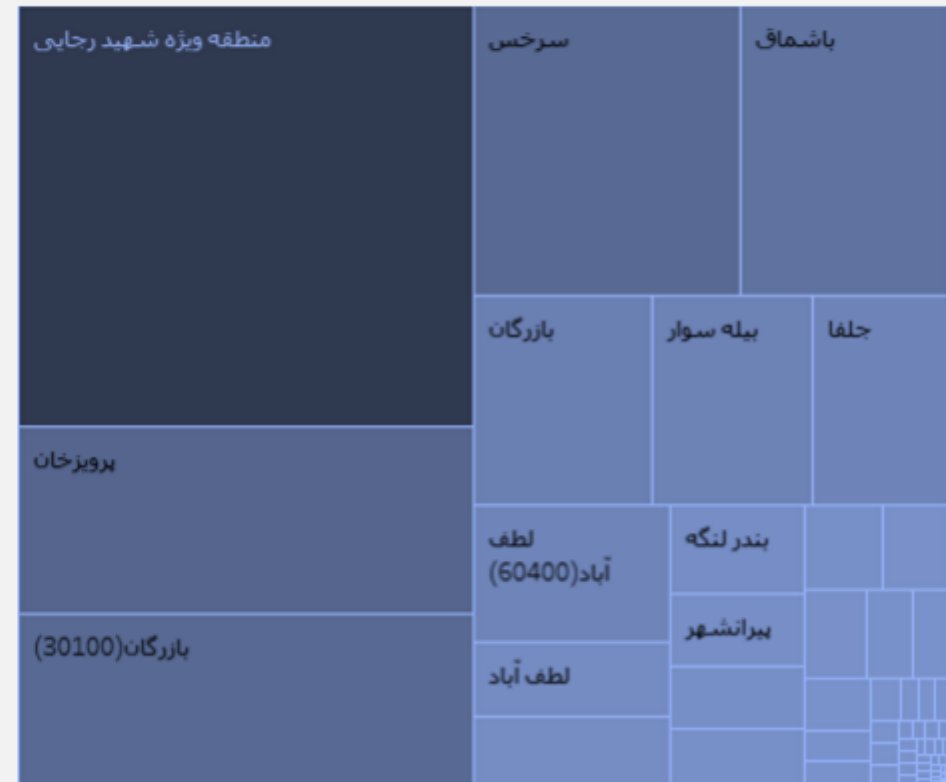


مهم ترین مرز های ورودی و خروجی ترانزیتی

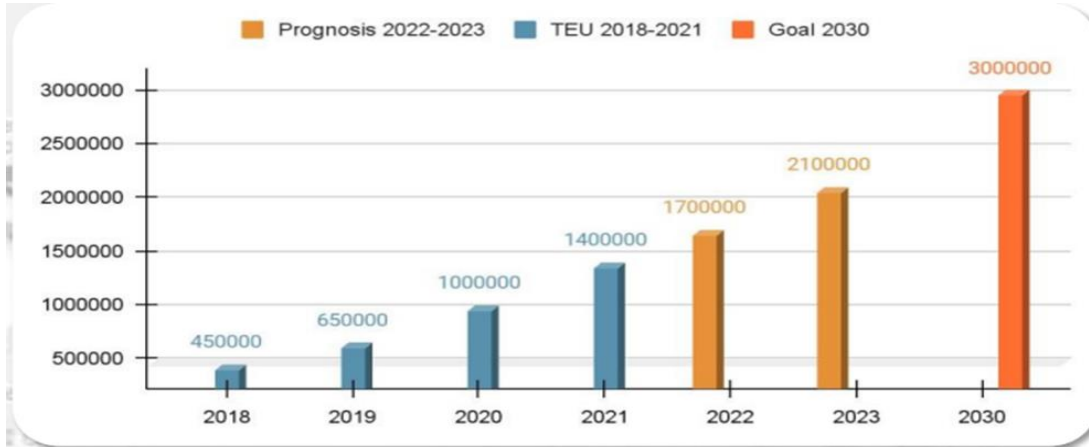
مهم ترین مرز های خروجی ترانزیتی



مهم ترین مرز های ورودی ترانزیتی



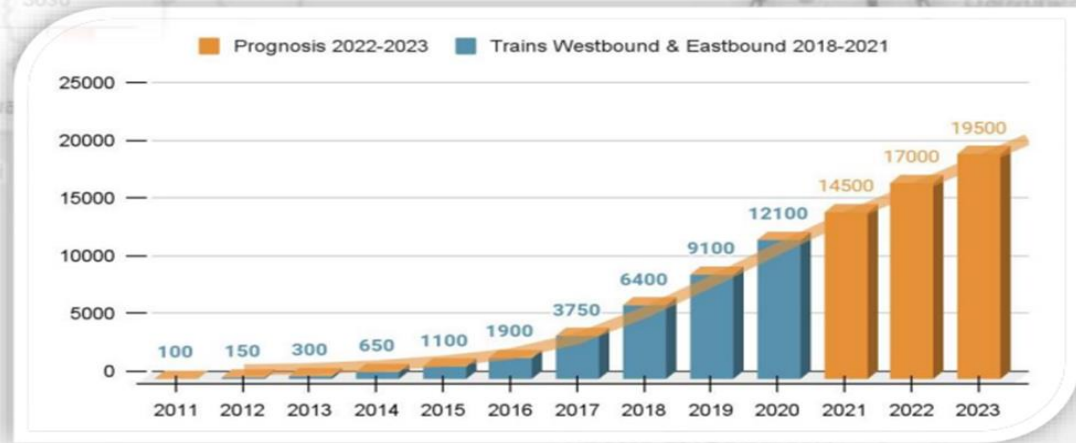
قطارهای عبوری کریدور شرق - غرب



قطارهای عبوری در کریدور شرق-غرب



کانتینرهای عبوری در کریدور شرق-غرب



وضعیت خطوط و شبکه ریلی کشور

شکل (۲) - نقشه لجستیک کشور



جدول ۲-۲ - عملکرد سال ۱۴۰۰ و برنامه سال ۱۴۰۱ شرکت راه آهن در بهسازی و بازسازی و توسعه خطوط

(شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۱)

عنوان شاخص	عملکرد ۱۴۰۰	برنامه ۱۴۰۱
بهسازی و نوسازی خطوط	۱۲۸ کیلومتر	۱۳۵ کیلومتر (به شرط تخصیص منابع)
توسعه و افزایش ظرفیت	۱۷۲ کیلومتر	۱۸۰ کیلومتر

وضعیت خطوط و سازه‌های فنی شبکه ریلی کشور (شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۱)

ردیف	عنوان	واحد	تعداد
۱	طول خطوط اصلی	کیلومتر	۱۷۲۸
۲	طول خطوط صنعتی، تجاری	کیلومتر	۱۱۷۰
۳	طول خطوط مانوری	کیلومتر	۲۱۴۱
جمع	طول کل خطوط شبکه	کیلومتر	۱۵۰۳۹
۴	تعداد کل سوزن	دستگاه	۷۹۴۰
۵	تعداد کل پل	دستگاه	۳۰۸۵۵
۶	تعداد کل تونل	دستگاه	۴۷۳
۷	تعداد کل گالری	عدد	۸۷
۸	تعداد ایستگاه‌های شبکه	عدد	۵۲۱
۹	تعداد بلاک‌های شبکه	عدد	۵۲۰
۱۰	طول شبکه راه آهن برقی	کیلومتر	۱۹۶
جمع	طول کیلومتر معادل خطو شبکه	کیلومتر معادل	۲۲۰۰۰

روند مقایسه ای و ماهانه تردد کامیون ها از مرزهای کشور در سالهای ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱

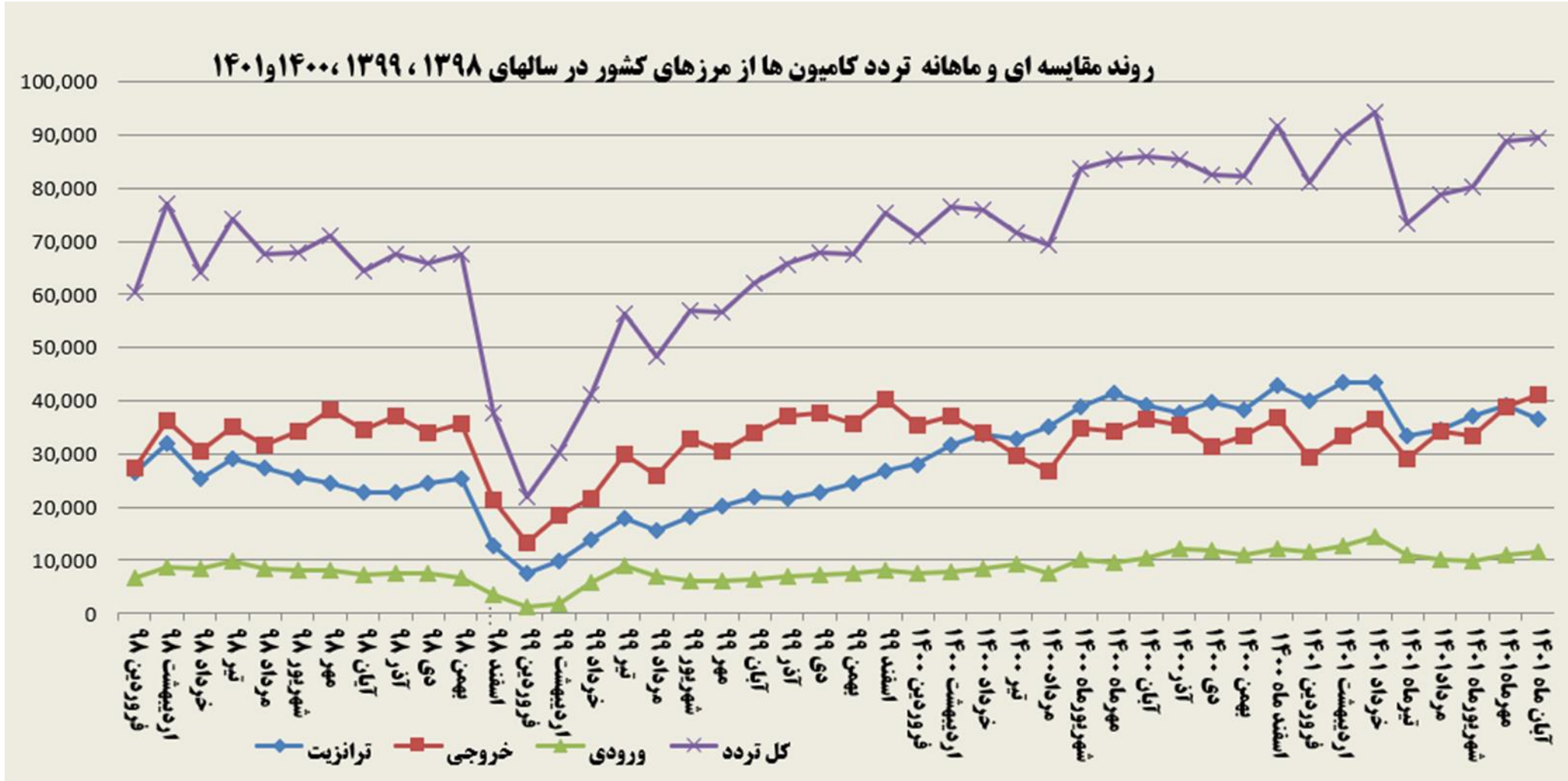
روند مقایسه ای و ماهانه تردد کامیون ها از مرزهای کشور در سالهای ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱

کل تردد		ورودی		خروجی		ترانزیت		عنوان
وزن(تن)	تعداد	وزن(تن)	تعداد	وزن(تن)	تعداد	وزن(تن)	تعداد	
۴۶	۴۸	۶۹	۶۱	۱۴	۱۳	۹۴	۹۹	درصد تغییرات ۱۲ ماهه ۱۴۰۰ و ۱۳۹۹
۲۰	۲۲	۲۴	۲۰	۱	۲	۴۲	۴۷	درصد تغییرات ۱۲ ماهه ۱۴۰۰ و ۱۳۹۸
۱۳,۵۳۰,۹۹۸	۶۱۹,۵۹۴	۱,۴۴۹,۴۹۶	۷۰,۷۷۶	۶,۱۱۳,۳۱۸	۲۶۸,۳۱۶	۵,۹۶۸,۱۸۴	۲۸۰,۵۰۲	۱۴ ماهه ۱۴۰۰
۱۴,۶۴۴,۰۳۳	۶۷۵,۶۸۸	۱,۹۴۶,۵۸۷	۹۲,۱۳۰	۶,۲۴۹,۰۹۴	۲۷۵,۷۵۶	۶,۴۴۸,۳۵۲	۳۰۷,۸۰۲	۱۴ ماهه ۱۴۰۱
۸	۹	۳۴	۳۰	۲	۳	۸	۱۰	درصد تغییرات ۸ ماهه ۱۴۰۱ و ۱۴۰۰

آمار تردد ناوگان حامل مسافر از ابتدای ۱۴۰۱/۰۱/۰۱ سال تا تاریخ ۱۴۰۱/۰۶/۳۱ (شش ماهه)

نوع تردد	ورودی (مسافر)	خروجی (مسافر)	مجموع (مسافر)
ملیت ایرانی	۴,۶۱۷,۸۷۳	۳,۸۸۶,۷۱۳	۸,۵۰۴,۵۸۶
ملیت سایر کشورها	۲,۰۱۲,۳۶۳	۱۹۲,۸۶۲۵	۳,۹۴۰,۹۸۸
جمع	۶,۶۳۰,۲۳۶	۵,۸۱۵,۳۳۸	۱۲,۴۴۵,۵۷۴

رشد مقایسه ای و ماهانه تردد کامیون ها از مرزهای کشور در سالهای ۱۳۹۸، ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱



تعداد حمل و نقل عبوری از گرجستان به ترکیه از نقطه مرزی Sarp

Year	Entry	Exit	Total
2005	56,828	91,284	148,112
2006	74,245	109,811	184,056
2007	123,825	155,753	279,578
2008	181,676	206,968	388,644
2009	216,093	234,725	450,818
2010	321,549	334,984	656,533
2011	418,164	439,057	857,221
2012	524,517	551,192	1,075,709
2013	595,896	618,850	1,214,746
Total	2,512,793	2,742,624	5,255,417

تعداد تردد ناوگان از مرز در هر ساعت
 $(1214746/365)/24 = 138$

مقایسه عبوردهی پایانه‌های مرزی کشور و مرز سارپ

عبوردهی 25 پایانه مرزی کشور در سال 1399: **دستگاه 1039184**

تعداد عبور دهی 25 پایانه‌های مرزی در یک روز:
 $(1039184/365)=2847$ **دستگاه**

تعداد عبور دهی 25 پایانه‌های مرزی در یک ساعت:
 $2847/24=119$ **دستگاه**

متوسط تعداد عبور دهی هر پایانه مرزی در هر ساعت:
 $119/25=5$ **دستگاه**

عبوردهی مرز سارپ (مرز بین گرجستان و ترکیه) در سال 2013: **دستگاه 1214746**

عبور دهی در یک روز:
 $(1214746/365)=3328$ **دستگاه**

عبور دهی در یک ساعت:
 $3328/24=138$ **دستگاه**

نتیجه عبوردهی در هر ساعت:

مرز سارپ: 138 دستگاه

25 پایانه مرزی کشور روی هم: 119 دستگاه

هر پایانه مرزی: 5 دستگاه

هزینه‌های مترتب با ناوگان

1- هزینه خرید کشنده و تریلر:

برند کشنده	مدل	قیمت خرید	تریلر چادری	تریلر یخچالی
بنز، ولوو، اسکانیا، داف، رنو و مان	1397 یا 2018	6 میلیارد تومان	600 میلیون تومان	2 میلیارد تومان

2- هزینه‌های بیمه‌ای در سال:

بیمه شخص ثالث	بیمه بدنه داخلی	بیمه بدنه خارج از کشور	بیمه سبز	بیمه بدنه تریلر چادری	بیمه بدنه تریلر یخچالی
9 میلیون تومان	120 میلیون تومان	60 میلیون تومان	1100 یورو	12 میلیون تومان	40 میلیون تومان

توضیحات:

- هزینه بیمه بدنه 2 درصد ارزش قیمت مبنای وسیله نقلیه و یدک به تفکیک محاسبه می‌گردد.
- پیش نیاز بیمه بدنه خارج از کشور بیمه بدنه داخلی است، و مبنای محاسبه آن 50 درصد هزینه بیمه بدنه داخلی می‌باشد



هزینه‌های مترتب با ناوگان

کل هزینه‌های یک ناوگان: (ثابت+متغیر):

هزینه ثابت (خرید ناوگان): ۸ میلیارد ناوگان یخچالی، ۶/۶ میلیارد ناوگان چادری

هزینه متغیر (بیمه‌ها+روادید): ۲۵۰ میلیون تومان در سال

هزینه نگهداری وسیله نقلیه (۱۰ درصد ارزش وسیله نقلیه در سال): ۶۶۰ میلیون تومان

جمع هزینه‌های متغیر: ۹۰۰ میلیون تومان در سال

کرایه دریافتی در مسیر ایران به آلمان و بالعکس:

کرایه رفت ناوگان چادری: ۴۰۰۰ یورو، یخچالی ۵۰۰۰ یورو

کرایه برگشت ناوگان چادری و یخچالی ۳۰۰۰ یورو

هزینه‌های سفر شامل سوخت، عوارض جاده‌ای، گمرکی در قلمرو کشورهای متردد: ۵۰۰۰ یورو

خالص مانده کرایه دریافتی در یک سال پس از کسر هزینه‌ها: ۲۷ هزار یورو

معادل ریالی: ۸۱۰ میلیون تومان در یک سال

میانگین درآمد ماهیانه: ۶۷/۵ میلیون تومان

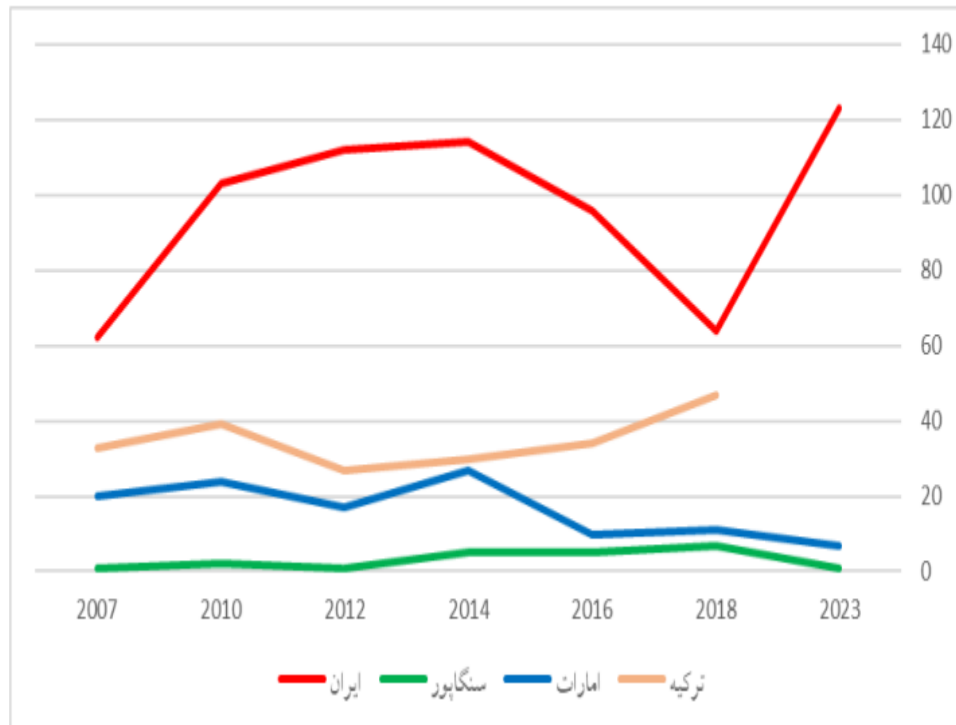
با در نظر گرفتن نرخ سود اعلامی بانک مرکزی ۱۸ درصد در سال

برای ۸ میلیارد تومان سپرده ۱۲۰ میلیون تومان سود در ماه تعلق می‌گیرد

در سال = ۱/۵ میلیارد تومان

رتبه ایران در شاخص LPI

تغییرات رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک در مقایسه با کشورهای منتخب



یک ابزار سنجش تعاملی است که با کمک آن کشورها می توانند چالش ها و فرصت هایی را که در عملکرد خود در زمینه لجستیک تجاری با آن مواجه هستند شناسایی کنند. این شاخص که توسط بانک جهانی منتشر می شود، امکان مقایسه عملکرد کشورها در خصوص لجستیک را نیز فراهم می کند. بررسی رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک نشان می دهد که کشور ما جایگاه مناسبی ندارد. طی سال های مورد بررسی شاخص عملکرد لجستیک ایران سه مقطع را پشت سر گذاشته است. در مقطع اول و طی سال های ۲۰۰۷ الی ۲۰۱۴ شاخص عملکرد لجستیک کشور روند افزایشی داشته، به طوری که از رتبه ۶۲ در سال ۲۰۰۷ به ۱۱۴ در سال ۲۰۱۲ افزایش یافته است. در مقطع دوم یعنی سال های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ شاخص مزبور رو به بهبود بوده، به طوری که رتبه ایران از ۹۶ به ۶۴ تنزل یافته است. . مقطع سوم نیز مانند مقطع اول شاخص مورد اشاره بدتر شده است و به ۱۶۳ رسیده است.

از نظر زیرشاخص های عملکرد لجستیک، (کارایی فرایندهای ترخیص کالا) و (شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی) کمترین نمره را داشته است. (تحويل به موقع محموله ها به مشتری) نیز بالاترین نمره را در بن زیرشاخص های عملکرد لجستیک در ایران داشته است.

شاخص های حمل در بخش باری

شاخص های حمل ریلی در بخش بار در مقایسه با حمل بار جاده ای (با بارنامه)

شرح	واحد	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
بار حمل شده جاده ای	میلیون تن	۵۰۰	۵۰۱	۵۰۵	۵۷۲
	درصد تغییر		۰٫۲	۰٫۸	۱۳٫۴
بار حمل شده ریلی	میلیون تن	۵۱	۴۷	۴۴	۴۳
	درصد تغییر		-۷٫۸	-۶٫۴	-۲٫۳
سهم بار ریلی به جاده ای	درصد	۱۰٫۲	۹٫۴	۸٫۷	۷٫۵
	درصد تغییر		-۸٫۰	-۷٫۱	-۱۳٫۸
تن کیلومتر بار حمل شده جاده ای	میلیون تن کیلومتر	۲۵۵,۴۲۵	۲۵۹,۶۰۶	۲۶۷,۹۱۵	۲۹۳,۰۹۷
	درصد تغییر		۱٫۶	۳٫۲	۹٫۴
تن کیلومتر بار حمل شده ریلی	میلیون تن کیلومتر	۳۵,۹۶۳	۳۲,۹۱۹	۳۰,۲۴۹	۲۹,۱۳۶
	درصد تغییر		-۸٫۵	-۸٫۱	-۳٫۷
سهم تن کیلومتر ریل از بار زمینی	درصد	۱۴٫۱	۱۲٫۷	۱۱٫۳	۹٫۹
	درصد تغییر		-۹٫۹	-۱۱٫۰	-۱۲٫۰

بار حمل شده توسط ریل در سال ۱۳۹۹ برابر ۵۱ میلیون تن بوده است. این میزان بار با روند کاهشی در سال ۱۴۰۲ به کمترین مقدار خود یعنی ۴۳ میلیون تن رسیده است. در مقابل، حمل بار جاده ای با روندی افزایشی از ۵۰۰ میلیون تن در سال ۱۳۹۹ به ۵۷۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۲ رسیده است. به نظر می رسد فارغ از تحولات کلان در حوزه حمل بار، بخشی از حمل بار ریلی به حمل بار جاده ای منتقل شده است با این تغییرات سهم بار ریلی به جاده ای نیز در طول سال های مورد بررسی کاهشی بوده و از ۱۰٫۲ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۷٫۵ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. شیب این کاهش نسبتاً تند بوده به طوری که از منهای درصد در سال دوم (۱۴۰۰) به منهای ۱۳٫۸ درصد در سال پایانی (۱۴۰۲) رسیده است.

سهم تن- کیلومتر که نشان دهنده بهره وری است، نیز وضعیت مشابهی دارد. تن کیلومتر بار حمل شده جاده ای رشد نسبتاً خوبی داشته درحالی که تن کیلومتر بار حمل شده ریلی روند منفی داشته است. با این تییرات همان طور که انتظار می رود سهم تن کیلومتر ریل از بار زمینی نیز کاهشی بوده و هر سال به طور متوسط ۱۱ درصد کاهش یافته است.

عملکرد ترانزیتی ایران در سال ۱۴۰۲

عملکرد سالیانه ترانزیت ایران (واحد: میلیون تن)



موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی ایران سبب شده است تا بسیاری از کشورهای همسایه برای ایجاد ارتباط بین‌آسیای میانه با کشورهای حاشیه خلیج فارس و همچنین، برقراری روابط تجاری بین کشورهای شرق آسیا با کشورهای اروپایی، از خاک ایران استفاده کنند. بنابراین، ایران نقش مهمی در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا میکند. براساس آمار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، عملکرد ترانزیت ایران در سال ۱۴۰۲ به رکود ۱۴/۷۵ میلیون تن رسیده است، رکورد مهم کشور تاکنون محسوب می‌شود.

کریدور های بین المللی و منطقه ای

✓ کریدورهای بین المللی:

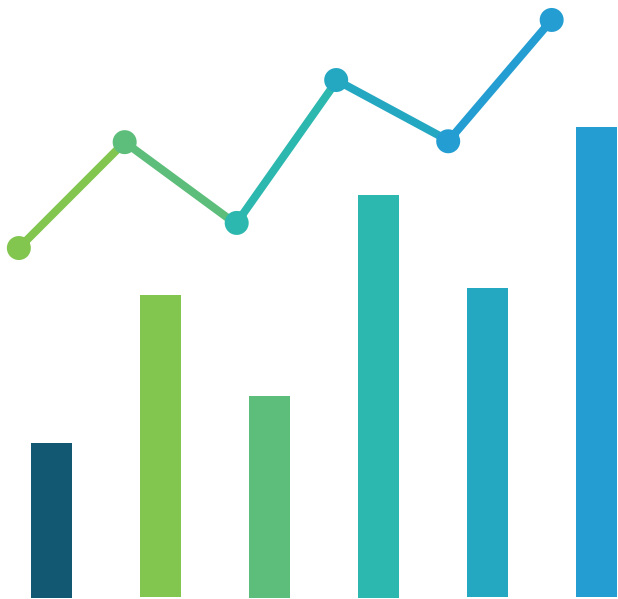
- کریدور میانی اسکاپ یا تراسیکا
- کریدور جنوبی اسکاپ یا شاخه جنوبی کریدور سراسری ریلی آسیا
- کریدور شرق به غرب (جاده ابریشم).
- کریدور شمال - جنوب
- کریدور حمل و نقل اروپا-آسیا
- کریدور آلتید(طرح توسعه شبکه زیربناهای حمل و نقل زمینی آسیا)

کریدورهای منطقه ای:

- کریدور ریلی سواحل شرقی دریای خزر
- کریدور توافقنامه عشق آباد
- کریدور اسلام آباد-تهران-استانبول
- کریدور KTAI + چین
- کریدور توافقنامه چابهار
- کریدور خلیج فارس-دریای سیاه

ظرفیت ترانزیت برای ایران

- در سال ۱۴۰۲، حجم ترانزیت عبوری از ایران حدود ۱۴.۷ میلیون تن بوده است که عمدتاً از مسیر کریدور شمال-جنوب صورت گرفته است. این رقم یعنی فاصله قابل توجهی با ظرفیت اسمی ترانزیت بین‌المللی از مسیر ایران وجود دارد.
- ایران سالانه ظرفیت ترانزیت ۸۰ میلیون تن کالا را دارد
- در حال حاضر بیش از ۳۰۰ میلیون تن کالا به موازات کریدورهای همجوار ایران ترانزیت می‌شود که سهم ایران تنها ۴ درصد است.
- حمل هر ۱۰۰ تن بار، ۱۰ شغل مستقیم و تقریباً ۵۰ شغل غیرمستقیم ایجاد می‌کند. این امر موجب کاهش فقر و کاهش مشکلات اجتماعی در کشورهای این مسیر خواهد شد. استفاده مستمر از ظرفیت کریدورها این امکان را فراهم می‌سازد
- اگر ظرفیت ترانزیت سالانه کالا در ایران ۸۰ میلیون تن و درآمد حاصل از هر تن حدود ۱۰۰ دلار باشد، ایران در صورت تحقق پتانسیل خود می‌تواند سالانه ۸ میلیارد دلار معادل ۲۵ درصد صادرات غیرنفتی به دست آورد
- بدون اضافه کردن زیرساخت جدید به شبکه حمل و نقل کشور و صرفاً از طریق برخی اقدام‌های مدیریتی مانند تسهیلگری و روانسازی رویه‌ها در تشریفات گمرکی و تبادلات مرزی و بهره‌گیری از دیپلماسی حمل و نقل، میتوان ظرفیت ترانزیت کشور را به ۲۰ میلیون تن با درآمد ارزی بیش از ۲ میلیارد دلاری رساند.





❖ همچنین در صورتی که در نظر گرفته شود که هر ناوگان حمل و نقل در سال به طور میانگین ۱۵ بار سرویس دهی داشته باشد و در هر سرویس ۲۰ تن کالا جابه جا میکند، لذا هر ناوگان در سال ۳۰۰ تن کالا جابه جا میکند

❖ از طرفی میدانیم که برای جابه جایی هر میلیون تن کالا حدود ۳۲۰۰ دستگاه کامیون فعال می شود

نتیجه می شود که برای محقق شدن یکی از اهداف برنامه هفتم توسعه در بخش حمل و نقل که ۴۰ میلیون تن جابه جایی کالا است (هم اکنون حدود ۱۵ میلیون تن جابجا می گردد) ۸۰۰۰۰۰ ناوگان جدید مورد نیاز است. ←

میزان فعالیت ایران در کریدور ها



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
تهران رهنوی

در سال ۲۰۲۲، میزان حمل و نقل کالا در این کریدور نسبت به سال قبل از آن، افزایش ۲۱ درصدی داشت و به ۱۷ میلیون و ۵۰۰ هزار تن رسید و در صورت توسعه به ۴۰ میلیون تن در سال ۲۰۳۰ میلادی افزایش یابد
حلقه مفقوده: خط‌آهن رشت-آستارا: تکمیل ۱۶۲ کیلومتر با ظرفیت انتقال مرحله اول ۱۵ میلیون تن کالا و اتصال بندر چابهار به راه‌آهن سراسری.

کریدور شمال - جنوب

ظرفیت ترانزیتی بندر چابهار: از ۲/۵ میلیون تن به ۸ میلیون تن در سال افزایش یافته است. در مرحله دوم توسعه، ظرفیت بندر چابهار به ۳۳ میلیون تن افزایش می‌یابد.
• **عملکرد بندر چابهار:** پذیرش کشتی: بیش از ۴۵۰ کشتی از آغاز فعالیت. حجم کالای حجیم: ۸.۷ میلیون تن. حجم کانتینری: ۱۳۴,۰۸۲ (TEU) واحد معادل ۲۰ فوت.. افزایش جابه‌جایی کانتینر (۱۴۰۲)، ۱۲۰۰ درصد افزایش نسبت به سال‌های قبل

بندر چابهار به آسیای
مرکزی (ایران-هند-
افغانستان)

کشورهای مشارکت‌کننده: ۱۴۷ کشور (دو سوم جمعیت جهان، معادل ۴,۴ میلیارد نفر، ۴۰٪ تولید ناخالص داخلی جهان)، ۲۹ سازمان بین‌المللی نیز به این پروژه پیوسته‌اند. سرمایه‌گذاری چین تاکنون ۱۳۰۰ میلیارد دلار بوده است، پیش‌بینی هزینه نهایی: ۳,۷ تریلیون دلار برای بیش از ۲۶۰۰ پروژه جهانی

کریدور شرق - غرب

• ایران در این کریدور غیر فعال است

میزان فعالیت ایران در کریدور ها

تجارت هند با کشورهای شورای همکاری خلیج فارس (GCC) در سال مالی ۲۰۲۲-۲۰۲۳ به بیش از ۱۸۴ میلیارد دلار رسید حجم تجارت هند با منطقه عربی به بیش از ۲۴۰ میلیارد دلار در سال مالی ۲۰۲۲-۲۰۲۳ رسید.

- پیش بینی می شود، ایجاد یک منطقه تجارت آزاد با GCC و کریدور می تواند تجارت را تا ۴۰ درصد افزایش دهد

کریدور اقتصادی هند-
خاورمیانه-اروپا
IMEC

- ظرفیت فعلی، ۵ میلیون تن در سال، قابل پیش بینی تا ۲۰۳۰: ۱۱ میلیون تن در سال (۳ برابر ظرفیت فعلی) و حجم عملیاتی ۲ میلیون تن در سال
- اگرچه ایران یکی از دلان های مهم و تاریخی این کریدور به حساب می آید، اما متاسفانه در سال های اخیر از کریدور میانی تقریباً حذف شده

کریدور میانی یا ترانس
خزر
TITR

مسافت : استانبول ۶۵۰۰ کیلومتر (۲۵۷۰ کیلومتر آن در ایران، ۲ هزار کیلومتر آن در ترکیه و حدود ۱۹۰۰ کیلومتر)
قطار باری ITI ظرفیت حمل حداکثر ۸۰ هزار تن کالا را داشته و مسیر بین سه کشور را در حدود ۱۴ روز طی می کند که به مراتب سریعتر و کم هزینه تر از مسیر دریایی است

گذرگاه اسلام آباد-تهران-
استانبول

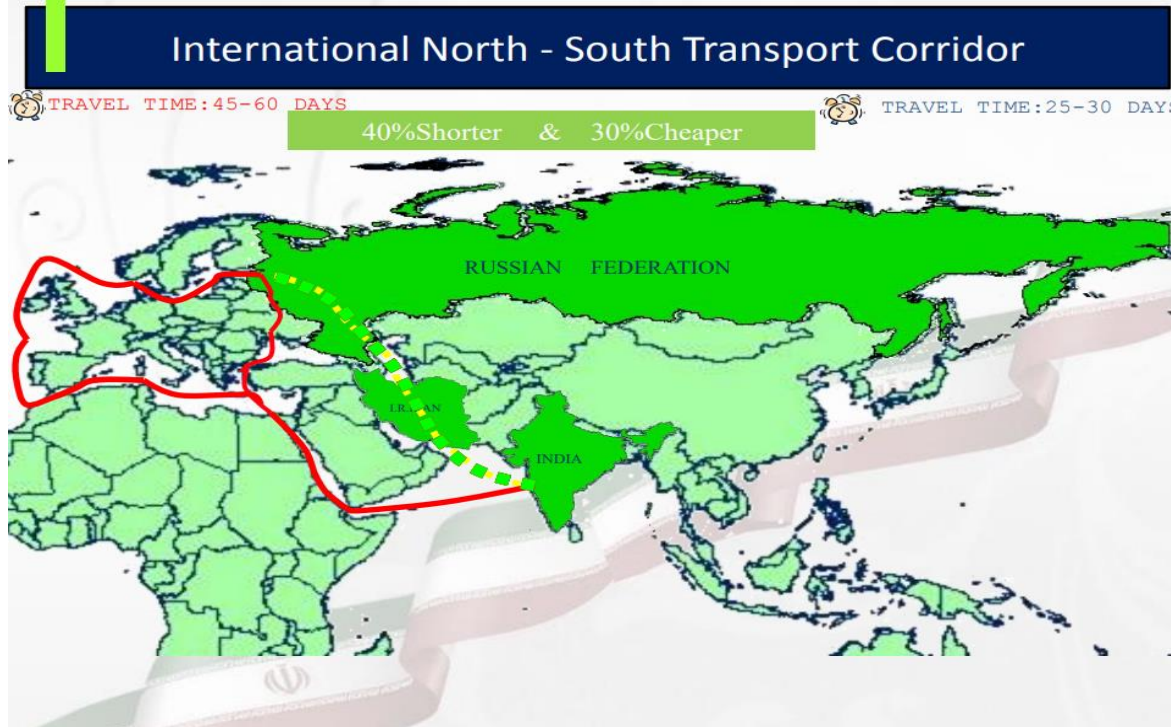


اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
خراسان رضوی

برخی کریدورهای بین المللی



کریدور شمال-جنوب



مقایسه زمانی کریدور شمال-جنوب و مسیر سنتی.

تعداد روز حمل کالا در مسیر کانال سوئز	تعداد روز حمل کالا در مسیر کریدور شمال-جنوب	مسیر
۴۲	۱۹	بندرعباس (ایران)-هلسینکی (فنلاند)
۴۵	۲۵	کراچی (پاکستان)-هلسینکی (فنلاند)
۴۵	۲۲	مومبای (هند)-هلسینکی (فنلاند)

مأخذ: <http://ports.com>

از ۳۰ کشور محصور در خشکی جهان، ۱۲ کشور در همسایگی ایران قرار گرفته اند که برای رفع نیازمندی های خود، به عبور از خاک ایران نیاز دارند. ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در مسیر چندین کریدور بین المللی و منطقه ای قرار گرفته است که در ادامه برخی از مهمترین این کریدورها معرفی میشوند.

کریدور شمال-جنوب:

مبدا کریدور: کیومینگ در جنوب چین

مقصد کریدور: کاپیکوی در ترکیه به سمت اروپای شرقی

کشورهای مسیر کریدور: چین (شهر کیومینگ)،

میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران، ترکیه،

بلغارستان، مجارستان، چک و آلمان.

نوع حمل و نقل: حمل و نقل ریلی و فری بوت در

منطقه دریاچه وان ترکیه.

منبع: مرکز پژوهش های اتاق ایران (۱۴۰۲)

ایران و کریدور شمال-جنوب

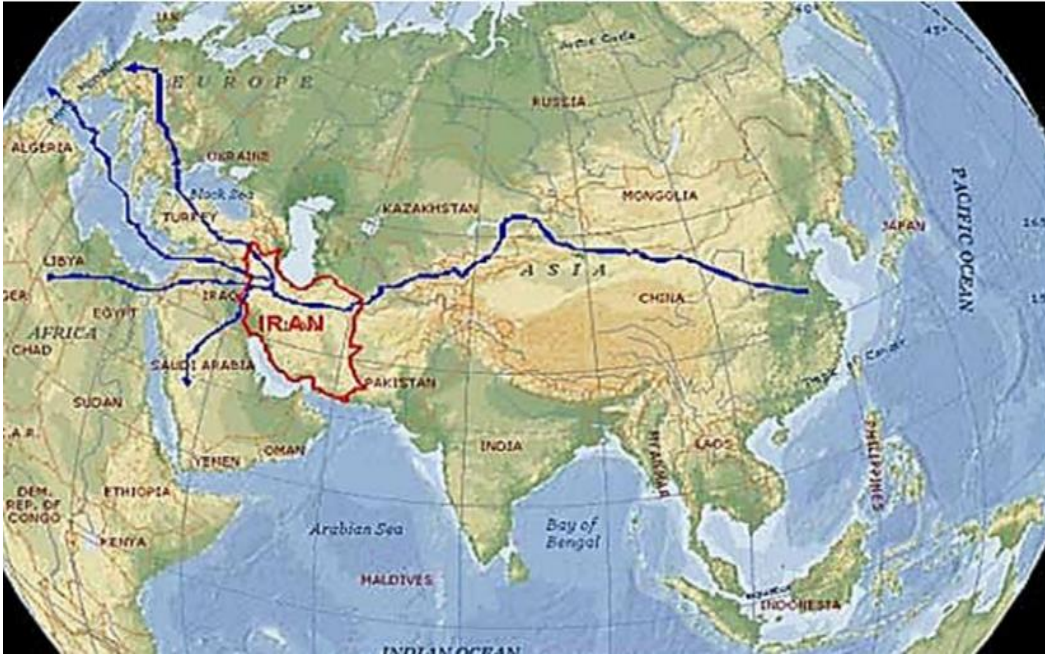
این پروژه احتمالاً نزدیکترین پروژه ارتباطی در کشور به بهره برداری است و تحولات سیاسی اخیر آن را حتی بیش از پیش به عملیاتی سازی نزدیک کرده است. گذرگاه شمال-جنوب که با هدف اتصال روسیه و منطقه قفقاز به اقیانوس هند و بندرهای هندی پیشنهاد شد، همچنین، تنها مسیر ترانزیتی عبوری از ایران است که میتواند از فشارها و تحریم های غرب سود ببرد، هرچند نه تحریم های غرب بر علیه ایران. تحریم های غرب علیه روسیه به دنبال تهاجم این کشور به اوکراین هم در کوتاه مدت مسیرهای ارتباطی میان روسیه و اروپا که از طریق آن به بازارهای جهانی متصل میشد را به چالش کشیده است و هم اهمیت بازارهای آسیا و به ویژه هند را برای این کشور افزایش داده است. بنابراین، ایران میتواند از انگیزه های جدید دولت روسیه برای تکمیل و توسعه سریع این مسیر ترانزیتی نهایت بهره را ببرد.

منطقه آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا مقصد بیش از ۲ درصد از تجارت خارجی هند بوده است و این در حالی است که تجارت خارجی هند، به عنوان پنجمین اقتصاد جهان با نرخ رشد اقتصادی بالا در میان مدت و بلندمدت تنها میتواند افزایش پیدا کند. با توسعه سریع مسیر ترانزیتی شمال-جنوب و با توجه به اینکه این مسیر فاصله اندکی با اجرایی شدن دارد (تنها حلقه باقیمانده از این مسیر راه آهن رشت به آستارا است) هند میتواند سریعتر و مطمئنتر از مسیرهای جایگزین از جمله مسیر خلیج فارس-مدیترانه از مسیر خشکی به بازار اروپا دسترسی پیدا کند و این امر، نه تنها اهمیت ایران را در تجارت خارجی هند افزایش خواهد داد، بلکه از اهمیت مسیرهای جایگزین که رقیب گذرگاه شمال-جنوب به شمار میروند خواهد کاست.

گذرگاه افغان رقیب کریدور شمال – جنوب

گذرگاه فرا افغان رقیب گذرگاه شمال – جنوب ایران محسوب می شود. این گذرگاه ریلی قرار است در مسیر مزار شریف – کابل – پیشاور احداث شود. در مسیر ازبکستان به مزار شریف راه آهن احداث شده است. با وجود آنکه گذرگاه شمال جنوب برای دسترسی ازبکستان به دریا مزیت های بیشتری در قیاس با فرا افغان دارد، اما تداوم انزوای بین المللی ایران، ازبکستان را به کوشش برای اجرایی کردن مسیر رقیب تشویق کرد. ایجاد مسیری به آسیای مرکزی از دریای عرب و اقیانوس هند کریدور فرا افغان کاملا در رقابت با کریدور در شمال – جنوب قرار دارد و به صورت مشخص و روشن علیه منافع ژئواکونومیک ایران است. در صورت اجرایی شدن این کریدور کشورهای آسیای مرکزی به ویژه ازبکستان مسیر دسترسی جدیدی به آب های آزاد خواهند یافت. دسترسی به این مسیر جدید در کنار دسترسی آنان به کریدور شرقی – غربی چین و آسیای مرکزی گزینه های این کشورها را متنوع می کند و نیاز آنان به مسیر ترانزیتی ایران را کاهش میدهد. کاهش نیاز کشورهای آسیای مرکزی به ویژه ازبکستان به مسیر ترانزیتی ایران نه تنها بر کریدور شمال – جنوب بلکه بر بندر چابهار نیز تاثیر منفی خواهد گذاشت.

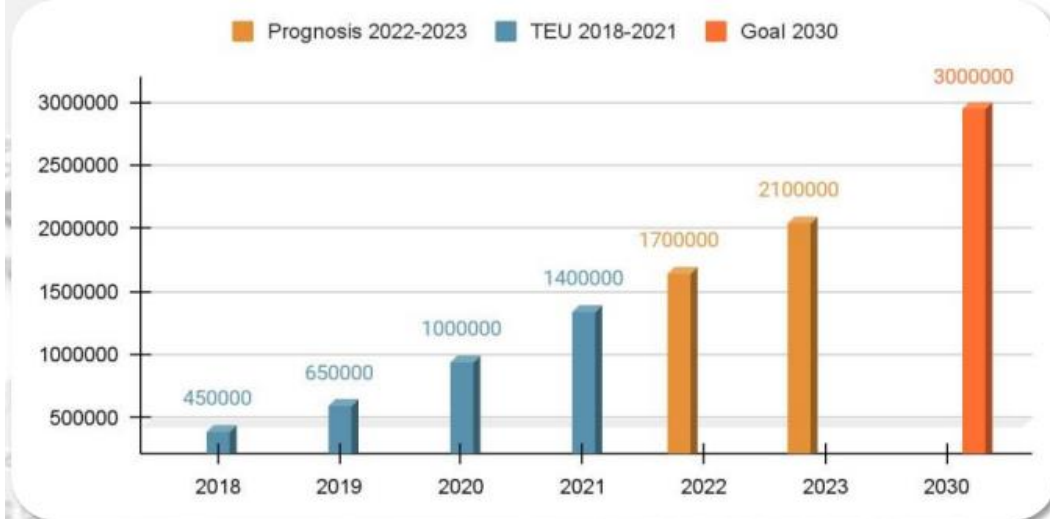
کریدور شرق-غرب



نام کریدور: کریدور ابریشم (کریدور چین - خاورمیانه - اروپا).
مبدأ کریدور: بندر لیونیانگانگ، در منطقه شرق چین
مقصد کریدور: برلین در غرب اروپا.
کشورهای مسیر کریدور: چین (بندر لیونیانگانگ)،
قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه،
بلغارستان، مجارستان، اسلواکی، چک و آلمان.
نوع حمل و نقل: حمل و نقل ریلی.

مسیر کریدور شرق به غرب، چین و آسیای میانه (قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان و تاجیکستان) را در شرق به حوزه های قفقاز، آسیای غربی و دریای مدیترانه و کشورهای شمال آفریقا و جنوب اروپا متصل میکند. این کریدور دارای سه شاخه شمالی، مرکزی و جنوبی است که تنها شاخه جنوبی آن از ایران میگذرد. مسیر این کریدور در ایران از مرزهای شمال شرقی شامل دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف آباد و اینچه برون به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمرچین، باشماق و خسروی و برعکس است. گسستگی ریلی این کریدور در داخل خاک ایران مربوط به ملایر-کرمانشاه-خسروی است

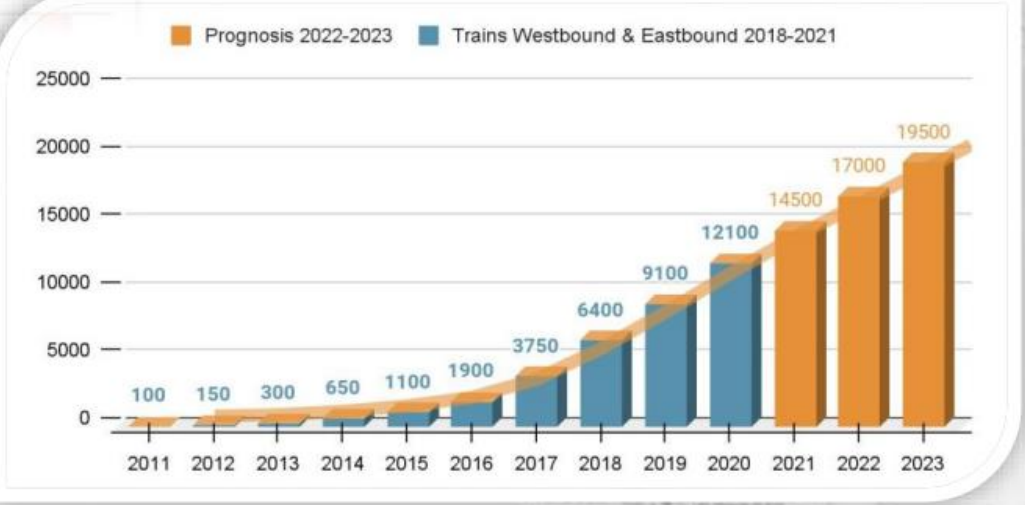
قطارها و کانتینرهای عبوری کریدور شرق-غرب



قطارهای عبوری در کریدور شرق-غرب



کانتینرهای عبوری در کریدور شرق-غرب



کریدور تراسیکا

نقشه کریدور بین‌المللی تراسیکا



مأخذ: وزارت راه و شهرسازی

نکته: خطوط قرمز مسیر کریدورها را نشان می‌دهد.

کریدور تراسیکا یا همان کریدور اروپا-قفقاز-آسیا را اتحادیه اروپا در کنفرانسی در بروکسل ابتدا با ۸ کشور (۵ کشور جمهوری آسیای میانه و ۳ جمهوری قفقاز) که در حال حاضر به ۱۳ کشور رسیده است، در سال ۱۹۹۳ تشکیل داد. در حال حاضر کشورهای جمهوری اسلامی ایران، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، اوکراین، مولداوی، رومانی، بلغارستان و ترکیه اعضای این کریدور هستند. کریدور تراسیکا ارتباط تجاری و ترانزیت اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی را برقرار می‌کند. هدف اصلی این کریدور روابط اقتصادی، تجارت و ارتباطات حمل و نقل در طول این کریدور در رقابت با کریدور چین - خاورمیانه - اروپاست. این کریدور از اروپای شرقی آغاز و پس از طی دریای سیاه وارد بندرهای پوتی و باتومی در گرجستان می‌شود. همچنین، از شبکه حملونقل قفقاز جنوبی و ارتباط زمینی ترکیه نیز در این مسیر استفاده می‌شود. پس از آذربایجان با استفاده از فریوت‌های دریای خزر (باکو- ترکمن باشی، باکو- آکتائو)، مسیر تراسیکا به شبکه های ریلی کشورهای آسیای میانه، ترکمنستان و قزاقستان می‌رسد. این طرح به لحاظ مسیر، شرقی غربی و تا حدود زیادی منطبق با بخش مرکزی کریدور آلتید است

کریدور ریلی سواحل شرقی دریای خزر

کریدور منطقه‌ای سواحل شرقی دریای خزر



مأخذ: وزارت راه و شهرسازی

کشورهای ایران، ترکمنستان و قزاقستان در سال ۱۳۹۰ توافق سه جانبه ای با یکدیگر انجام دادند. در سال ۱۳۹۸ ازبکستان نیز با هدف افزایش تجارت متقابل و حمل و نقل و ترانزیت کالا به این کشورها پیوست.

در این توافق هر سه کشور بر سر یک تعرفه مشترک از مبدأ تا مقصد توافق کردند. با اینکه کریدور سواحل شرقی دریای خزر امکان مناسبی برای ترانزیت کالا مهیا کرده، هنوز زیرساختهای مورد نیاز برای ترانزیت کالا و صادرات از این طریق فراهم نشده است. بر اساس اعلام مقامات وزارت راه و شهرسازی در صورت به بهره‌برداری رسیدن کریدور ریلی سواحل شرقی دریای خزر، با کوتاهتر شدن مسیر شمال به جنوب در حدود ۶۰۰ کیلومتر، ۳۰ درصد در هزینه های حمل و نقل کالا صرفه جویی میشود و این مسافت از لحاظ زمانی ۲۵ روز کاهش مییابد.

بر اساس آخرین آمار منتشر شده سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۱۹ ارزش مبادلات ایران با دو کشور قزاقستان و ترکمنستان به ترتیب ۳۹۷ میلیون دلار و تقریباً صفر بوده است. خط ریلی مذکور به افزایش مبادلات بین کشورها کمک زیادی میکند و اثرگذاری بالایی در ترانزیت و رشد حجم تجارت ایران با کشورهای منطقه دارد.

منبع: زهرا مشفق (۱۴۰۱)

کریدور KTAI + چین



توافقنامه مربوط به مطالعات امکانسنجی پروژه کریدور خط ریلی ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و چین در سال ۲۰۱۰ به امضای طرفین قرارداد رسید. این خط نزدیک ۲۱۰۰ کیلومتر است که بخش بزرگی از آن، یعنی ۱۱۴۸ کیلومتر آن از افغانستان عبور میکند، بر اساس اطلاعات در دسترس، هنوز به مرحله اجرا نرسیده و در مرحله امکان سنجی است.

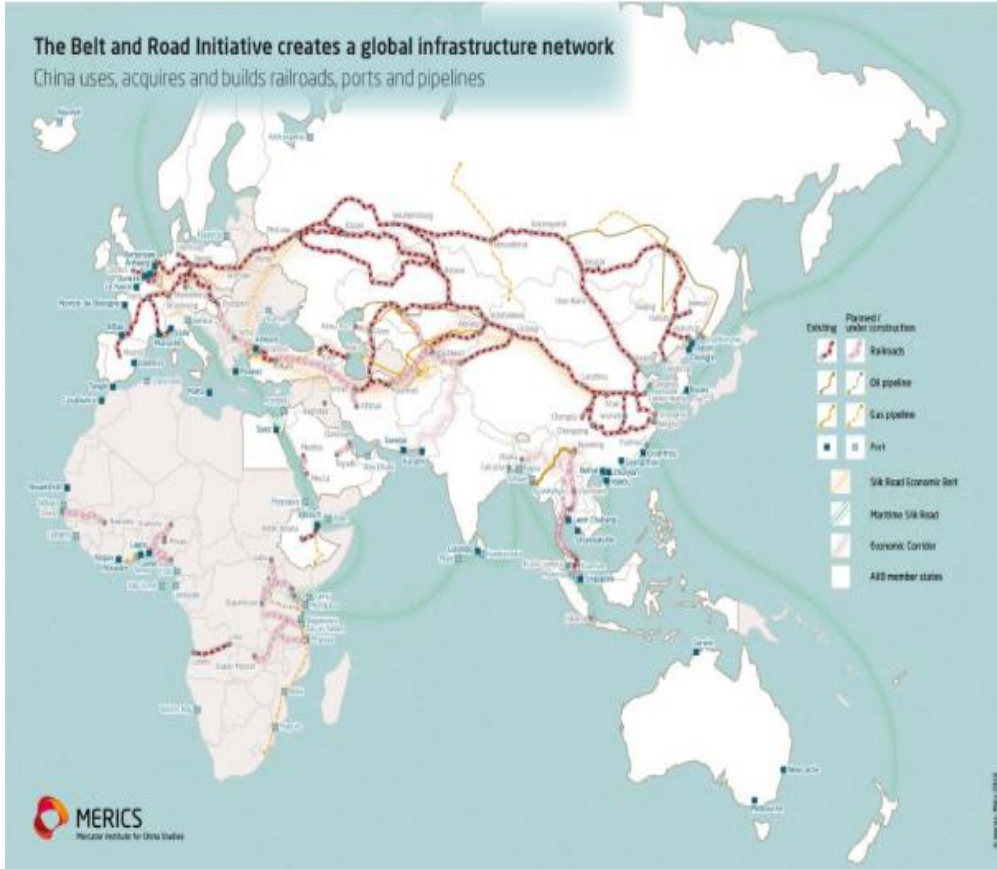
در حال حاضر ارتباط راه آهن ایران و چین از طریق کشورهای آسیای میانه (عبور از کشورهای قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان) برقرار است، اما در صورت توجیه پذیر بودن اقتصادی، این کریدور جدید ریلی نه تنها تبادلات اقتصادی ایران را با همه اعضای این توافقنامه افزایش میدهد، بلکه نقش پررنگتری نیز در ترانزیت منطقه ای دارد.

برخی کریدورهای منطقه ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران



گذرگاه های راه ابریشم

نقشه شماره ۱- گذرگاه های راه ابریشم



مهمترین گذرگاه در محیط ژئواکونومیک ایران، کمربند اقتصادی راه ابریشم است. بر مبنای سندی که دولت چین در مورد این مگا پروژه منتشر کرده است، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر بر مبنای معیارهای ارتباطات قرن به عنوان چارچوب که این طرح تعریف شده است.

مسیر خشکی این کمربند شامل سه گذرگاه است:

- ❖ مسیر بالتیک که چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا از طریق آن به یکدیگر پیوند میابند.
- ❖ مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از طریق آن چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غربی پیوند میابد. این مسیر از ایران عبور می کند.
- ❖ مسیر سوم که چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند پیوند میزند. گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان به عنوان پرچمدار این مگا پروژه، در این مسیر قرار گرفته است.

ایران و گذرگاه های راه ابریشم

موقعیت ایران در مگا پروژه ابریشم متناقض است. از یک سو این کشور به طور بالقوه می تواند یکی از بزرگترین برندگان اجرای مگا پروژه ابریشم باشد. از دیگر سو تاکنون در عمل ایران سهم چندانی در طرح های اجرا شده در قالب این پروژه نداشته است. در نخستین نقشه هایی که از مگا پروژه ابریشم در منابع چینی منتشر شد ایران در کانون مسیرهای خشکی این طرح قرار داشت. از همین رو برخی ایران را قلب راه ابریشم جدید نامیدند. به طور تاریخی نیز ایران نقش مهمی در این جاده داشته و یکی از مسیرهای کلیدی جاده ابریشم قدیم بود. اما با وجود گذشت بیش از شش سال از اجرایی شدن این طرح و امضای موافقتنامه های متعدد همکاری میان شرکت های چینی با همتایان شان در کشورهای بسیار متفاوتی که در این طرح قرار گرفته اند، در ایران هنوز اقدام مهمی در راستای گسترش همکاری های دو کشور در قالب این طرح صورت نگرفته است.

گذرگاه ترانس کاسپین

نقشه شماره ۲- گذرگاه ترانس کاسپین



منبع: مرکز پژوهش‌های اتاق ایران (۱۴۰۱)

مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس کاسپین، که با نام دالان میانی ابتکار کمربند و راه نیز شناخته می‌شود، که ترکیه را به ساحل شرقی دریای خزر متصل می‌کند و ترانزیت کالا از آسیا به اروپا را تسهیل می‌کند.

ارزش مسیر ترانس کاسپین برای ترکیه را باید از دو نظر بررسی کرد؛ نخست به لحاظ ارزش تجارت این کشور با جمهوری‌های آسیای مرکزی و دوم از حیث سهمی که ترکیه قادر است از تجارت چین با اتحادیه اروپا به خود اختصاص دهد. در سال ۲۰۲۰ مجموع صادرات ترکیه به پنج کشور آسیای مرکزی معادل ۳.۵ میلیارد دلار بوده است که از این بین ازبکستان با ۱.۱۵ میلیارد دلار، بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است. در همین سال واردات ترکیه از قزاقستان برابر با ۱.۲ میلیارد، قرقیزستان ۹۱ میلیون دلاری تاجیکستان ۱۴۹ میلیون دلار، ترکمنستان ۳۱۹ میلیون دلار و ازبکستان ۹۷۰ میلیون دلار بوده است.

در سال ۲۰۲۰ تحت تأثیر همه‌گیری کرونا مجموع صادرات ترکیه برابر با ۱۶۹.۵ میلیارد و واردات آن معادل ۲۱۹.۴ میلیارد دلار بوده است. مقایسه سهم کشورهای آسیای مرکزی از کل تجارت ترکیه نشان‌دهنده سهم ناچیز آنها در اقتصاد (۲ درصد از صادرات و ۱.۲ درصد از واردات) ترکیه است.

ایران و گذرگاه ترانس کاسپین

- برای ارزیابی نسبت مسیر ترانزیتی ترانس کاسپین با منافع ایران لازم است در دو منظر به موضوع توجه شود. نخست ارتباط ترکیه با جمهوری های آسیای مرکزی از طریق باکو و دریای خزر و دوم، ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا. نگاهی به نقشه نشان میدهد که بهترین راه برای دسترسی ترکیه به آسیای مرکزی ایران است؛ با این وجود فشارهای ایالات متحده با هدف جلوگیری از ادغام ایران در هرگونه پروژه منطقه ای، سبب شده است تا ترکیه برای ارتباط زمینی با جمهوری های آسیای مرکزی، مسیر ترانس ۱ ضمن اینکه همانطور که اشاره شد، ترکیه در این انتخاب اهداف ژئوپلیتیک را نیز دنبال کاسپین را برگزیند؛ میکند. این مسئله سبب از دست رفتن یکی از مزیت های ترانزیتی ایران به عنوان پل ارتباطی آسیای مرکزی-قفقاز-آناطولی و بهره مندی های اقتصادی آن شده است.
- عدم قطعیت هایی که به واسطه تحریم ها علیه ایران در خصوص مسیر جنوبی وجود دارد، جذابیت و سهم مسیرهای شمالی و میانی را افزایش داده است. از سوی دیگر باید به این نکته توجه داشت که در مسیر جنوبی نیز، جریان کالا بعد از عبور ایران به ترکیه میرسد؛ به عبارت دیگر تلاش ترکیه برای توسعه مسیر ترانس کاسپین، تغییری در سهم این کشور در ترانزیت کالا به نسبت مسیر جنوبی ایجاد نمیکند. در نتیجه به نظر میرسد در اینجا هم نیات ژئوپلیتیک ترکیه اهمیت دارد.
- علاوه بر این، باید به نقش جمهوری آذربایجان نیز توجه کرد. ایران و آذربایجان هر دو در مسیر دالان اقتصادی شمال-جنوب قرار دارند. چنانچه مسیر جنوبی کمر بند و راه سهم بیشتری از ترانزیت کالا میان دو قاره را به خود اختصاص دهد، ایران به نقطه اتصال کمر بند و راه و دالان اقتصادی شمال-جنوب تبدیل میشود و از مزایای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی بهره مند خواهد شد. در مقابل با تقویت مسیر میانی (ترانس کاسپین)، این نقش را به جمهوری آذربایجان خواهد داد. با توجه به آنچه گفته شد به نظر میرسد در حالی که تلاش های ترکیه برای تقویت و توسعه مسیر ترانس کاسپین بیشتر ماهیتی ژئوپلیتیک دارد این تلاشها از سوی جمهوری آذربایجان است که منافع ژئواکونومیکی ایران را تحت الشعاع قرار میدهد.

دالان اقتصادی خلیج فارس - مدیترانه

نقشه شماره ۳ - اتصال هند به اروپا از طریق خاورمیانه



دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه که با نام خط ریلی صلح نیز شناخته میشود، در واقع بخشی از دالان اقتصادی بزرگتری است که قرار است دسترسی هند به بازارهای اروپایی را تسهیل کند. بخش خاورمیانه ای این دالان، اتصال سواحل غربی هند به دریای مدیترانه، خاک قاره اروپا را تأمین خواهد کرد

نکات در مورد این گذرگاه ترانزیتی. نخست، مسائل سیاسی و روابط / عدم روابط کشورهای دخیل در پروژه را میتوان مطرح کرد، از سوی دیگر محدودیت های مالی اردن نیز نمیتواند مانعی غیرقابل حل برای این پروژه محسوب شود.

حمایت سیاسی ایالات متحده، از نظر آمریکا ایجاد این دالان اقتصادی از یک سو متحدان خاورمیانه ای را به یکدیگر پیوند میزند و از سوی دیگر آنها را در رابطه ای پایدار با هند قرار میدهد. همچنین این دالان اقتصادی مورد حمایت چین قرار دارد.

شاید مهمترین نقطه قوت اتصال بنادر غربی هند به اروپا از طریق دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه کاهش زمان ترانزیت کالا باشد. در حال حاضر انتقال کالا از هند به بندر پیرئاس یونان از مسیر خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه ۱۷ روز طول میکشد؛ با عملیاتی شدن مسیر ریلی جبل علی -حیفا این زمان به ۱۰ روز کاهش خواهد یافت.

هند سومین شریک تجاری اسرائیل در آسیا و هفتمین شریک آن در جهان است. پیشتر تجارت دوجانبه محدود به الماس و محصولات شیمیایی بود که در سالهای اخیر محصولات الکترونیک، محصولات Tech-Hi، سیستم های ارتباطی، تجهیزات پزشکی و دارو به آن افزوده شده است. دو طرف به ویژه روابط گسترده ای در حوزه کشاورزی و مدیریت منابع آب دارند

ایران و دالان اقتصادی خلیج فارس - مدیترانه



در وهله نخست باید در نظر داشت که دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه در صورتی بر منافع ایران تأثیرگذار است که -مطابق طرحهای پیشنهادی امارات و اسرائیل- هند را در بر بگیرد؛ در غیر این صورت خط ریلی جبل علی-حیفا صرفاً در راستای توسعه مسیرهای ترانزیتی میان اسرائیل و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

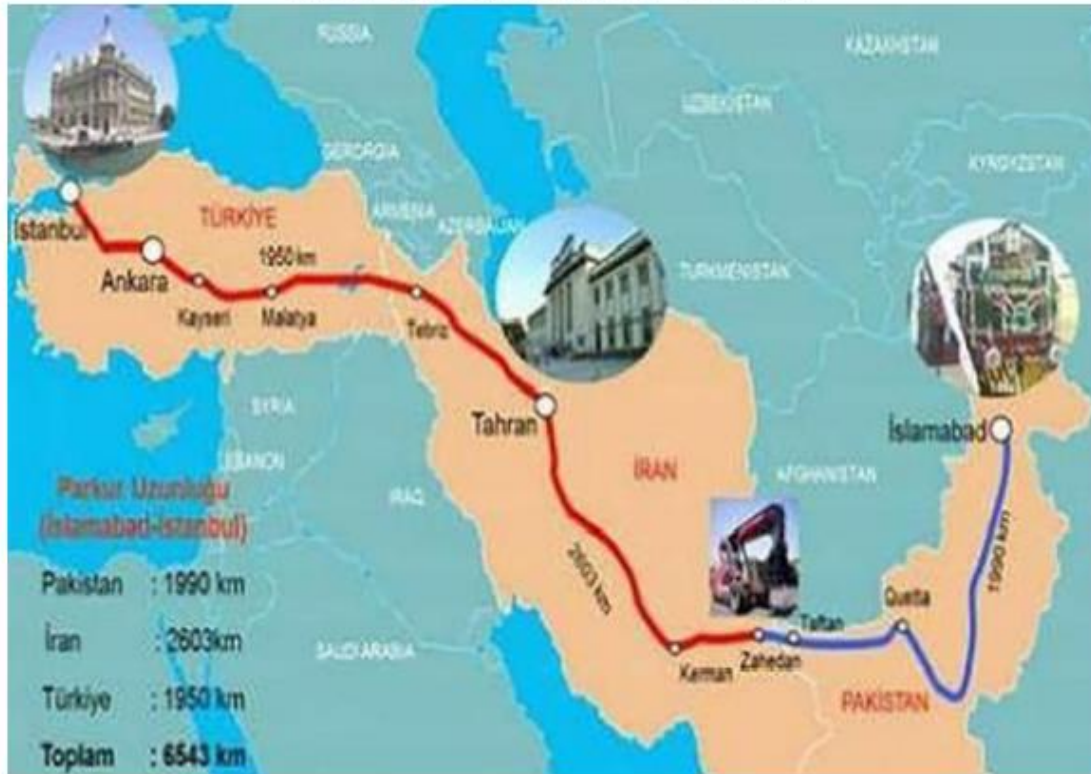
با در نظر داشتن نکته فوق، مشخص است اتصال هند به اروپا از طریق دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه جایگزینی برای دالان اقتصادی شمال-جنوب محسوب میشود. ادغام اقتصادی امارات، عربستان، اردن و اسرائیل در اقتصاد جهانی از یکسو و روابط اقتصادی گسترده موجود میان هند و این کشورها در برابر عدم قطعیت هایی که به واسطه تحریم ها به اقتصاد ایران تحمیل شده است، جذابیت دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه در برابر دالان اقتصادی شمال-جنوب را برای هند افزایش میدهد.

با این وجود باید توجه داشت که هر چند این دالان میتواند دسترسی هند به بازارهای اروپایی، بدون عبور از ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه فراهم کند، تأمین کننده دغدغه هند برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی نیست و از این نظر ایران از مزیتی منحصر به فرد برخوردار است.

میتوان نتیجه گرفت که هر چند احتمالاً بندر چابهار جذابیت خود را برای هند از حیث دسترسی به شمال (آسیای مرکزی) حفظ خواهد کرد، عملیاتی شدن ترانزیت کالا از مسیر خلیج فارس-مدیترانه بخش مهمی از مزیت های ایران به عنوان حلقه اتصال شرق به غرب را از بین میبرد.

گذرگاه اسلام آباد-تهران-استانبول

نقشه شماره ۴- گذرگاه ریلی اسلام آباد-تهران-استانبول



گذرگاه ریلی ۶۵۰۰ کیلومتری اسلام آباد-تهران-استانبول را می توان به عنوان یکی دیگر از گذرگاه های قدیمی ذکر کرد. دهه هاست این گذرگاه به عنوان نمادی از همکاری سه جانبه میان ایران با ترکیه و پاکستان مطرح است، اما در حوزه اجرایی چندان راه به جایی نبرده است. یکی از چالش های مهم این گذرگاه، نقل و انتقال اندک کالا بویژه در مسیر استانبول به اسلام آباد است. بعلاوه این گذرگاه با مشکت فنی نیز مواجه است. علیرغم اهمیت همکاری سه جانبه در دیپلماسی اقتصادی ترکیه و توجه ایران به روابط تجاری با پاکستان و نیز ارتقای جایگاه ترکیه در دیپلماسی اقتصادی اسلام آباد، این گذرگاه هنوز با اجرایی شدن کامل و بدل شدن به مسیری مهم برای نقل و انتقال کال فاصله چشمگیری دارد.

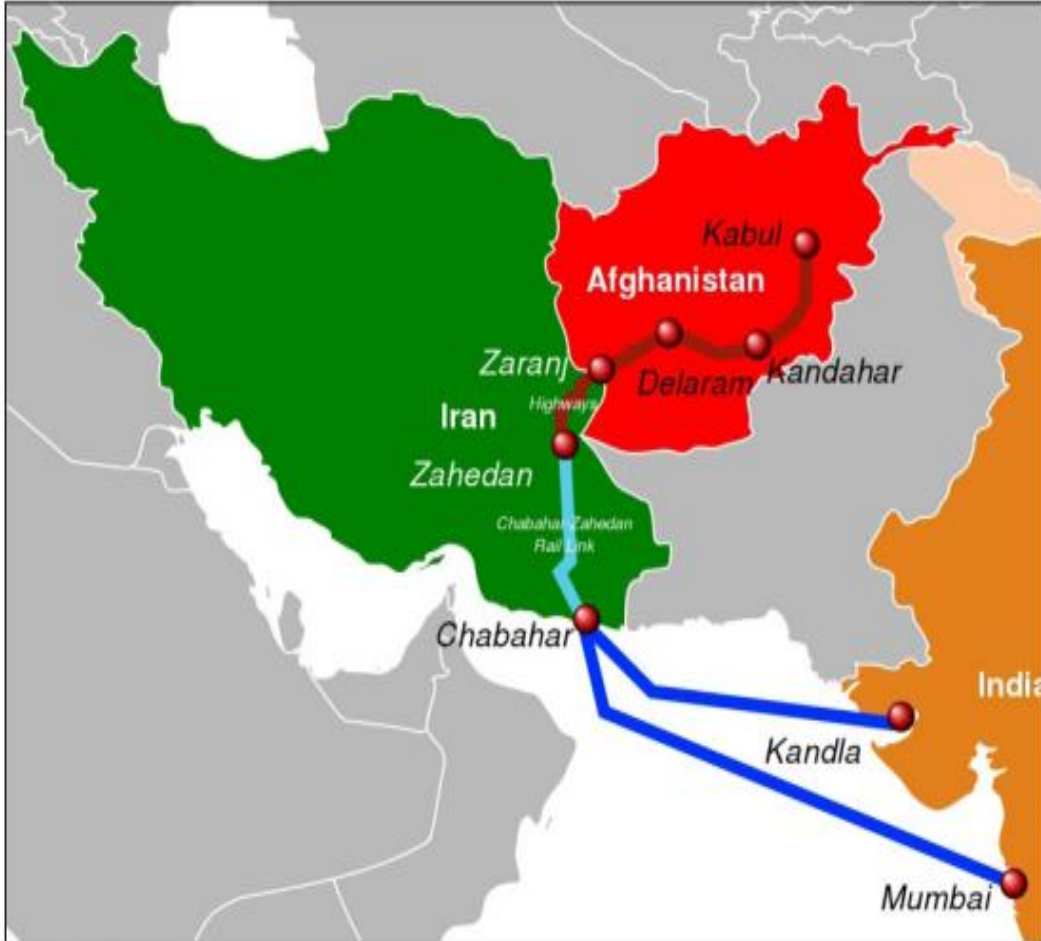
ایران و گذرگاه اسلام آباد-تهران-استانبول

گذرگاه اسلام آباد-تهران-استانبول یکی از معدود گذرگاه هایی است که کاملاً در راستای ارتقای موقعیت ژئواکونومیک ایران قرار دارد. در این گذرگاه ایران به عنوان حلقه وصل دو اقتصاد بزرگ پاکستان و ترکیه ایفای نقش می کند. اما ضعف پتانسیل های لازم برای توسعه تجارت میان پاکستان و ترکیه اجرایی شدن این کریدور را با چالش های جدی مواجه کرده است .

علیرغم گذشت سالها از عملیاتی شدن آن چندان منفعت اقتصادی ایجاد نکرده است و روابط پایدار اقتصادی میان سه کشور بر محور این کریدور شکل نگرفته است . البته در سالهای اخیر سه جانبه گرایی در سیاست خارجی ترکیه از اهمیت بیشتری برخوردار شده و از طرف دیگر پاکستان توجه بیشتری به ترکیه نشان داده است. این امر می تواند بخشی از پتانسیلهای این کریدور را احیا نماید.

مسیر ترانزیتی بندر چابهار به آسیای مرکزی (ایران-هند-افغانستان)

نقشه شماره ۵: گذرگاه بندر چابهار



منبع: مرکز پژوهش‌های اتاق ایران (۱۴۰۲)

بندر چابهار برای هند باعث ۶۰ درصد کاهش در هزینه‌های حمل و نقل و ۵۰ درصد کاهش در زمان حمل و نقل کالا تا آسیای مرکزی می‌شود، با این حال تجارت هند از این مسیر نیز همانند سرمایه‌گذاری این کشور برای توسعه مسیر یاد شده، محدود بوده است. نخستین محموله صادراتی هند از چابهار در سال ۲۰۱۷ و به صورت آزمایشی در قالب یک کشتی ۱۳۰ هزار تنی گندم به افغانستان صادر شد از آن زمان تا کنون نیز کمابیش تجارت هند از طریق بندر چابهار محدود به همان صادرات محموله‌های اغلب بشردوستانه برای افغانستان و واردات برخی کالاها از کشاورزی افغان بوده است.

اهمیت اصلی پروژه یاد شده برای هند و منوط به حضور هند است که در سودای دور زدن پاکستان و چین برای رسیدن به آسیای مرکزی است. گذشته از اهمیت استراتژیک آسیای مرکزی برای هند، بازار آسیای مرکزی و افغانستان برای تجارت هند از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. ه آسیای مرکزی از سه اهمیت عمده برای هند برخوردار است و جایگاه بالایی در سند استراتژیک این کشور دارد: رقابت با چین و فرار از محاصره این کشور، مبارزه با بنیادگرایی و تروریسم و جایگاه اقتصادی این منطقه، هم در حوزه تجارت و هم امنیت انرژی. بنابراین تغییر این وضعیت به طور جدی در دستور کار هند قرار داشته است و با مسلط شدن طالبان در افغانستان، اهمیت این مسأله افزایش هم پیدا کرده است

ایران و گذرگاه بندر چابهار به آسیای مرکزی



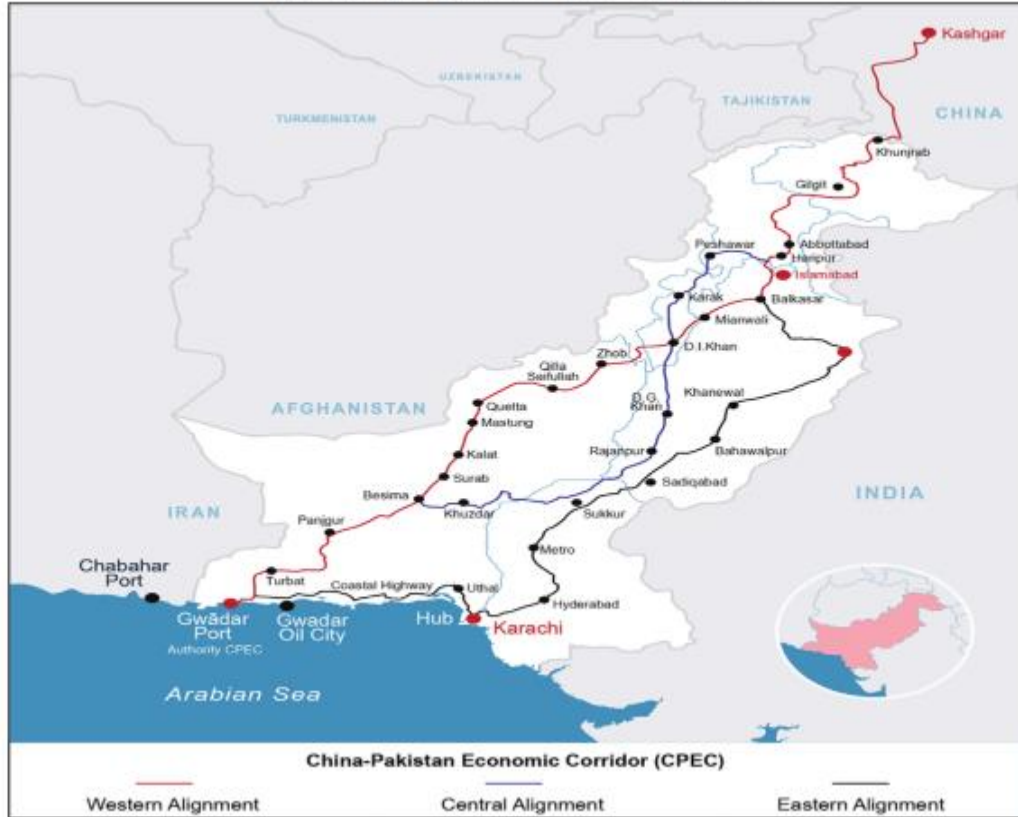
اهمیت تجاری-ژئواستراتژیکی گذرگاه چابهار به آسیای مرکزی تا حد زیادی وابسته به حضور هند در این مجموعه است. البته توسعه ظرفیتهای بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور که ظرفیت پذیرش کشتی هایی با ظرفیت صدهزار تن را دارد در هر حال برای اقتصاد کشور یک دستاورد است، اما اهمیت اصلی آن در فراهم کردن یک مسیر ترانزیتی به افغانستان و آسیای مرکزی است که متجلی میشود.

گزینه هایی برای احیای بعد بین المللی این پروژه وجود دارد. نخستین پیشنهادها شامل جایگزین کردن شرکتهای چینی یا ژاپنی با شرکتهای هندی بود. هرچند میتوان انتظار داشت که ظرفیتهای این کشورها در هر حال هم به پیشبرد امور توسعه ای بندر کمک کند، با این حال با توجه به سرمایه گذاری چین در ۶۰ کیلومتری بندر چابهار، اولویت قرار دادن این پروژه دور از انتظار است، ژاپن هم هرچند سرمایه گذاری این کشور در چابهار توجیه بیشتری دارد، آنچه مانع میشود اهمیت پایین منطقه آسیای مرکزی برای این کشور و روابط محدود آن با کشورهای این مجموعه است.

گزینه دیگری که در این مورد وجود دارد، بازطراحی مسیر ترانزیتی بندر چابهار است. یک پیشنهاد جذاب شامل تغییر مسیر چابهار به آسیای مرکزی از طریق افغانستان و جایگزینی افغانستان با ترکمنستان و ازبکستان است که با توجه به قراردادهای قبلی برای توسعه مسیرهای ترانزیتی، مبنای مناسبی برای این پیشنهاد وجود دارد. به این ترتیب، قرارداد میان هند-ایران-افغانستان برای توسعه بندر چابهار، میتواند به قرارداد توسعه مسیر هند-ایران-ترکمنستان-ازبکستان تبدیل شود.

گذرگاه اقتصادی چین - پاکستان

نقشه شماره ۶: گذرگاه اقتصادی چین - پاکستان



این پروژه ۶۲ میلیارد دلاری است که در سال ۲۰۱۳ معرفی شد و شامل بخشهای مختلفی میشود که مهمترین آنها نوسازی زیرساختهای ارتباطی پاکستان، ایجاد مناطق آزاد اقتصادی و ساخت تعداد زیادی پروژه تولید برق است تا کمبود چشمگیر الکتریسیته در این کشور را پوشش دهد. با این حال، مهمترین بخش این پروژه برای ایران، ماهیت ارتباطی آن است

مهم ترین سرمایه گذاری های توسط چین بوده که میتوان به ایجاد ترمینال ال ان جی با ظرفیت ۵۰۰ میلیون فوت مکعب در روز توسعه بندرگاه ها برای امکان پهلوگیری کشتیهای با ظرفیت بالای ۱۰۰ هزارتن فرودگاه بین المللی و نیز پروژه های تولید برق و تسهیم درمانی- بهداشتی و زیرساختهای شهری دیگر اشاره کرد.

طبق گزارش بانک جهانی پیش بینی شده است که با تکمیل برخی دیگر از بخش های پروژه و با افزایش رشد اقتصادی پاکستان کسری تجارت پاکستان از ۴.۶ درصد از تولید ناخالص داخلی به ۲.۶ درصد تولید ناخالص داخلی برسد. برآیند این وضعیت این است که پاکستان در طول زمان به یک بازیگر مهمتر منطقه ای هم در تولید و هم تجارت و ترانزیت کالاهایی تبدیل خواهد شد که کمابیش به شکل مستقیمی در رقابت با منافع اقتصادی ایران قرار خواهد گرفت.

ایران و گذرگاه اقتصادی چین - پاکستان

اولاً، مقصد نهایی چابهار آسیای مرکزی است و مقصد نهایی گذرگاه اقتصادی چین پاکستان، استان سینکیانگ چین. بنابراین، هرچند گذرگاه مورد بحث میتواند به صورت بالقوه به افغانستان و از آنجا به آسیای مرکزی متصل شود، با توجه به وجود مرز زمینی چین با آسیای مرکزی این کشور از انگیزه زیادی برای این کار برخوردار نیست و تا کنون هم بحث جدی در این مورد دیده نشده است. ثانیاً، با توسعه بندر گوادر در منطقه بلوچستان پاکستان، انتظار می‌رود در بلند مدت توسعه عمومی این منطقه فقیر باعث شود تا ترکیبی از توجه و کنترل دولت مرکزی و افزایش رفاه نسبی عمومی، زمینه را در این منطقه برای فعالیت گروه‌های افراطی کاهش دهد. به این ترتیب، مرزهای ایران با پاکستان نیز امنتر و منطقه بلوچستان ایران زمینه مساعدتری برای تجارت و فعالیت‌های اقتصادی خواهد داشت. ثالثاً، گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان در واقع بخشی از ابرپروژه کمربند و راه و تنها مسیری شمالی-جنوبی آن در خشکی است که در قالب آن، مسیر دریایی و مسیر خشکی جاده جدید ابریشم به هم می‌پیوندند. ایران نیز بخشی از گذرگاه میانی کمربند و راه است و با توجه به روابط نزدیکی که با دولت چین دارد، ایجاد کانال‌های ارتباطی میان بندر گوادر و بندر چابهار میتواند مزایای بسیاری برای کشور به همراه داشته باشد. از جمله این مزایا میتوان دسترسی خشکی به سرزمین‌های داخلی چین و نیز اتصال به خطوط انتقال نفت و گاز از مسیر پاکستان به چین اشاره کرد. بنابراین، گذرگاه اقتصادی چین و پاکستان در عین حال که تهدیدهایی را برای منافع ملی ایران به وجود می‌آورد، میتواند چشم اندازهای اقتصادی-سیاسی جذابی نیز برای کشور به همراه داشته باشد.

کریدور میانی فرصت مهم برای ایران

کریدور میانی در میان کریدورهای تجاری که آسیا و اروپا را به هم متصل می‌کند (World Bank, 2024)



- ✓ تحت تأثیر پویایی های ژئوپلیتیکی در اورآسیای مرکزی، (کریدور میانی) موسوم به (مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس-خزر) به طور فزایندهای در کانون معادالت ترانزیتی-لجستیکی مسیرهای شرق به غرب قرار گرفته است. این کریدور ترکیبی، چین و قزاقستان را از طریق مسیرهای ریلی و دریایی با عبور از دریای خزر به آذربایجان و گرجستان متصل میکند و سپس از طریق مسیرهای ریلی یا دریایی (دریای سیاه) از مسیر ترکیه به سمت اروپا تداوم مییابد. ظرفیت اسمی ترانزیت بار در کریدور میانی ۶ میلیون تن و ظرفیت عملیاتی آن حدود ۲ میلیون تن در سال است. برآوردها نشان میدهد که حمل و نقل بار از طریق کریدور میانی از مسیر دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۱ میلیون تن برسد.
- ✓ برآوردها نشان میدهد که کریدور میانی نسبت به کریدور شمالی (از مسیر روسیه) و کریدور جنوبی (از مسیر ایران) به تدریج به گزینه اصلی مسیر ترانزیتی بین آسیا و اروپا تبدیل خواهد شد.
- ✓ ایران نیز از شرکای بالقوه توسعه کریدور میانی است. مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در مجاورت مسیرهای ترکیبی کریدور میانی، شبکه های ریلی همجوار که در نقاطی از کریدور میانی تقاطع پیدا میکنند، و بنادر اصلی در مجاورت کریدور میانی که از ظرفیت خدمات بندری و ترانزیت دریایی برخوردارند، به عنوان سه حوزه جغرافیایی در محوریت توسعه کریدور میانی با وارد کردن ذینفعان جدید تعریف شده اند.
- ✓ حضور فعال ایران در کریدور میانی مزیت‌های ترانزیت بین المللی کشور به ویژه در گذرگاه های شرقی-غربی را تقویت خواهد کرد و تعارضی با کریدورهای اصلی عبوری از ایران همچون کریدور شمال-جنوب ندارد

بررسی پیامدهای اقتصادی ناترازی برق در استان (گزارش درخواستی کمیسیون انرژی)

- ایستگاه حمل و نقل ایران، مرکز پژوهش های توسعه و آینده نگری (۱۴۰۰)، مروری بر فرصت ها و چالش های ترانزیت کالا در ایران
- شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۱)
- دانشگاه علامه طباطبائی، بهرام امیراحمدیان(۱۴۰۰)، شبکه راه های ارتباطی و بنادر ایران در تسهیل ارتباطات منطقه ای سازمان همکاری شانگهای
- مرکز پژوهش های اتاق ایران (۱۴۰۱)، کریدورهای منطقه ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران
- مرکز پژوهش های اتاق ایران (۱۴۰۲)، کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا: از ایده تا اجرا
- مرکز پژوهش های اتاق ایران (۱۴۰۳)، چشم انداز کریدور میانی و ظرفیتهای لجستیکی-ترانزیتی مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی ایران
- مرکز پژوهش های اتاق ایران (۱۴۰۳)، چالش ها و مسائل اساسی حوزه حمل و نقل ریلی
- مرکز پژوهش های مجلس (۱۴۰۳)، فرصتهای کریدوری ایران پس از عملیات وعده صادق
- مرکز پژوهش های مجلس (۱۴۰۰)، بررسی ابعاد طرح (ابتکار کمربند و راه چین) فرصت های همکاری تجاری ایران
- وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای(۱۴۰۱)، همایش مدیران پایانه مرزی و رئوسای ادارات ترانزیت