



انستیتو ملی نقل و حرکت ایران

# مروری بر فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت در ایران

ظرفیت‌ها و آسیب‌های متوجه ترانزیت  
کالای بین‌المللی از خاک ایران





مسائل عمومی ترانزیت

مسائل مربوط به هر مُد

جاده ای

ریلی

دریایی

داخلی

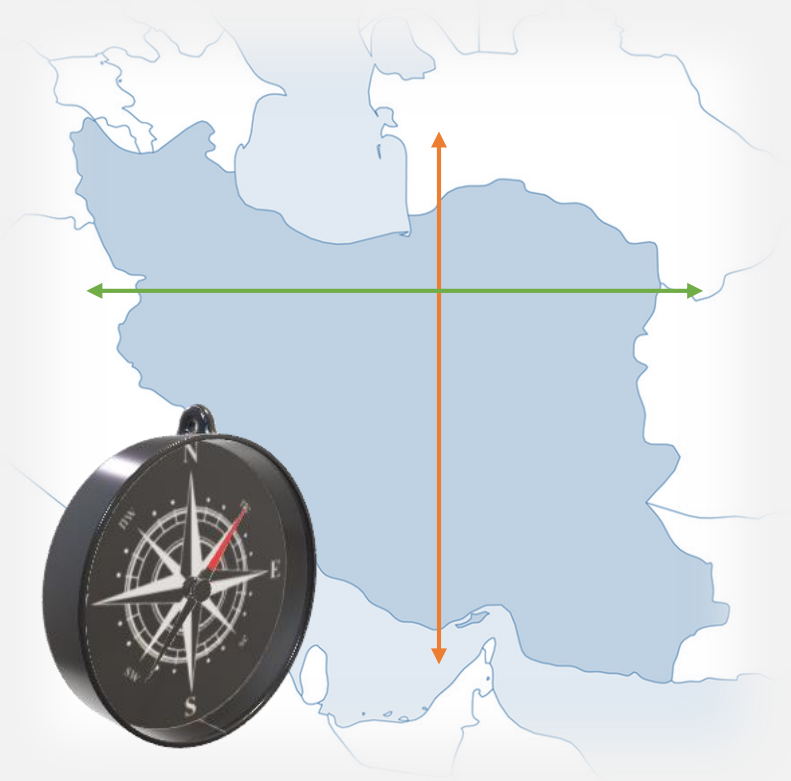
بین المللی

# تعریف ترانزیت

حمل کالایی که مبدا یا مقصد و یا هر دو آن‌ها خارج از کشور باشد را ترانزیت کالا می‌نامند. در این مطلب مقصود از ترانزیت کالا در مطلب پیش رو فقط حمل کالایی است که هم مبدا و هم مقصد آن خارج از کشور قرار دارد.



# موقعیت جغرافیایی



کریدورهای کلی گذرنده از ایران:  
کریدور شمال-جنوب  
کریدور شرق-غرب



- غرب آسیا محل اتصال سه قاره
- ایران در مرکزیت خاورمیانه



## استعداد ترانزیت از خاک ایران

100  
میلیون  
تن

7  
B\$

300  
میلیون  
تن

20  
B\$

بیش از یک میلیون  
شغل در افق سوم

منبع: داده های سازمان تجارت جهانی

20  
میلیون  
تن

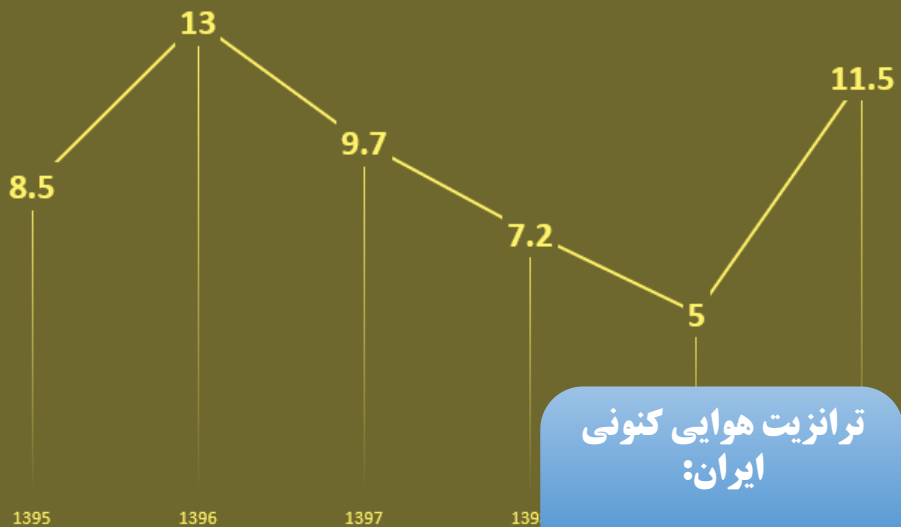
1.4  
B\$

## استعداد ترانزیت هوایی از ایران

19.5

6.5  
میلیون  
مسافر

آمار ترانزیت ۵ سال اخیر



ترانزیت هوایی کنونی  
ایران:

۶۱ هزار مسافر در  
سال

10.5  
B\$

۱۰۰ هزار شغل  
مستقیم در سال

## استعداد ترانزیت انرژی از ایران

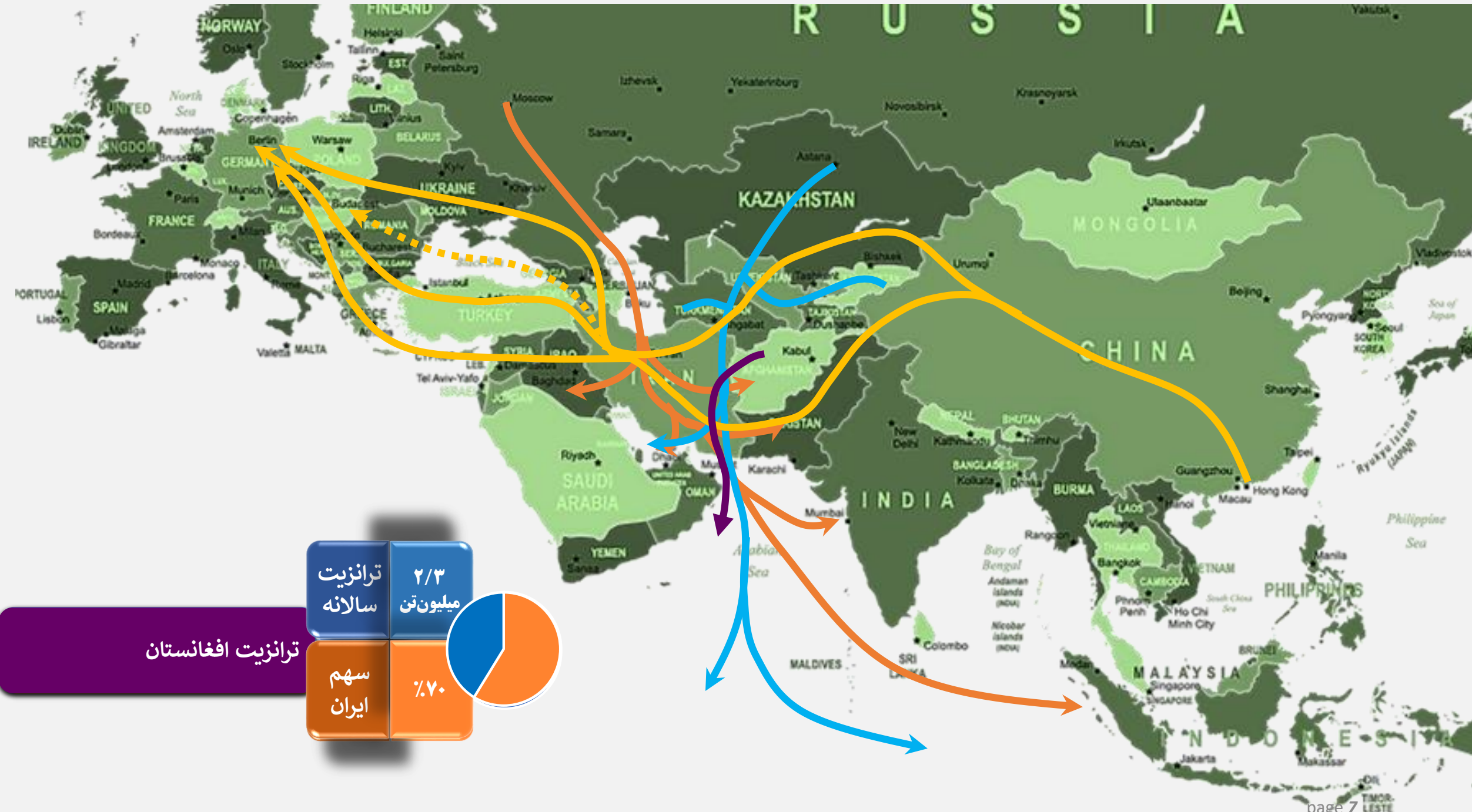
150  
میلیون  
بشکه نفت  
(سوآپ)

1.5  
B\$

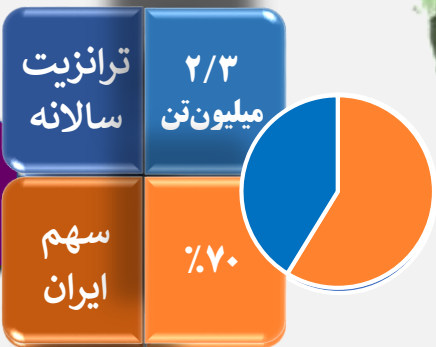
20  
میلیارد  
متر مکعب  
گاز  
(دی اکسپورت)

1  
B\$





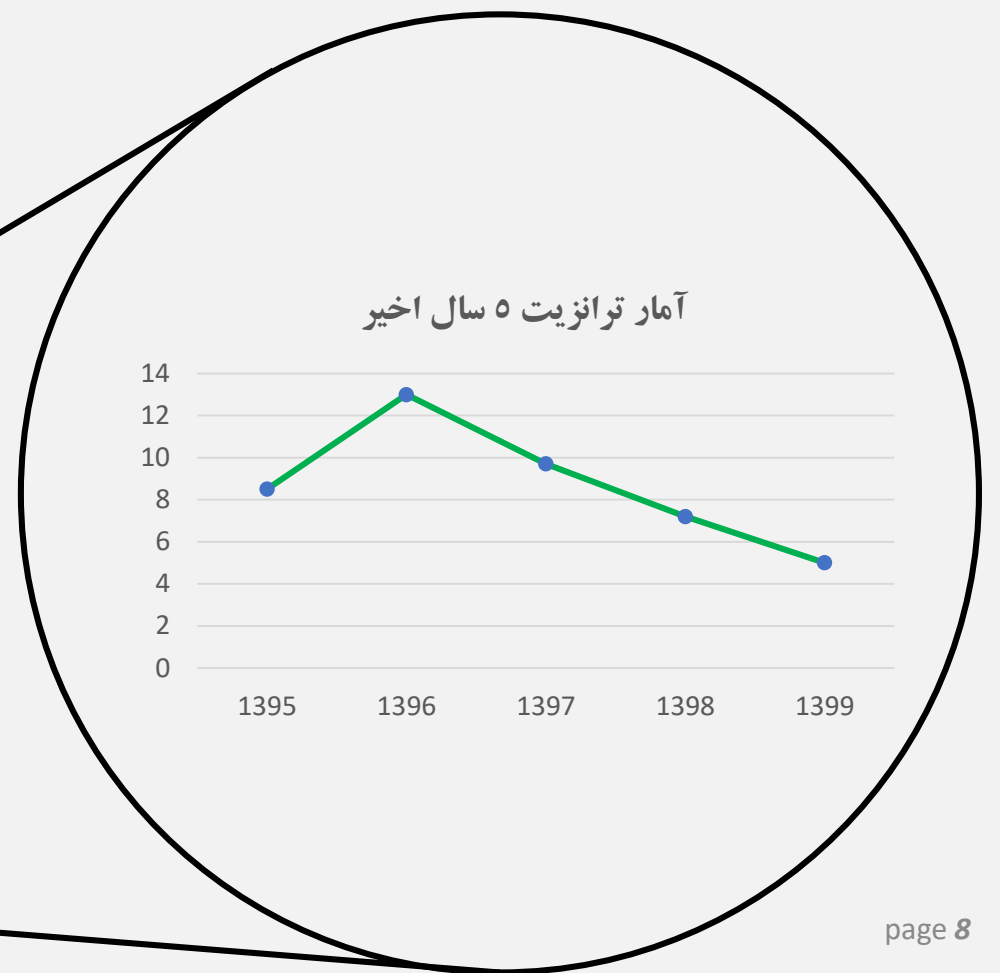
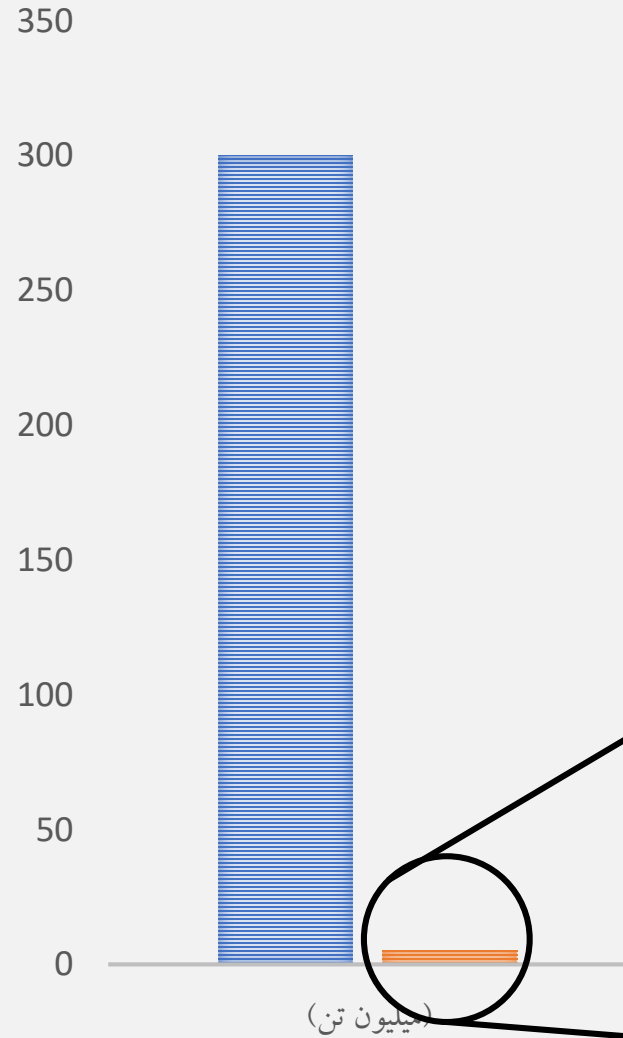
ترانزیت افغانستان



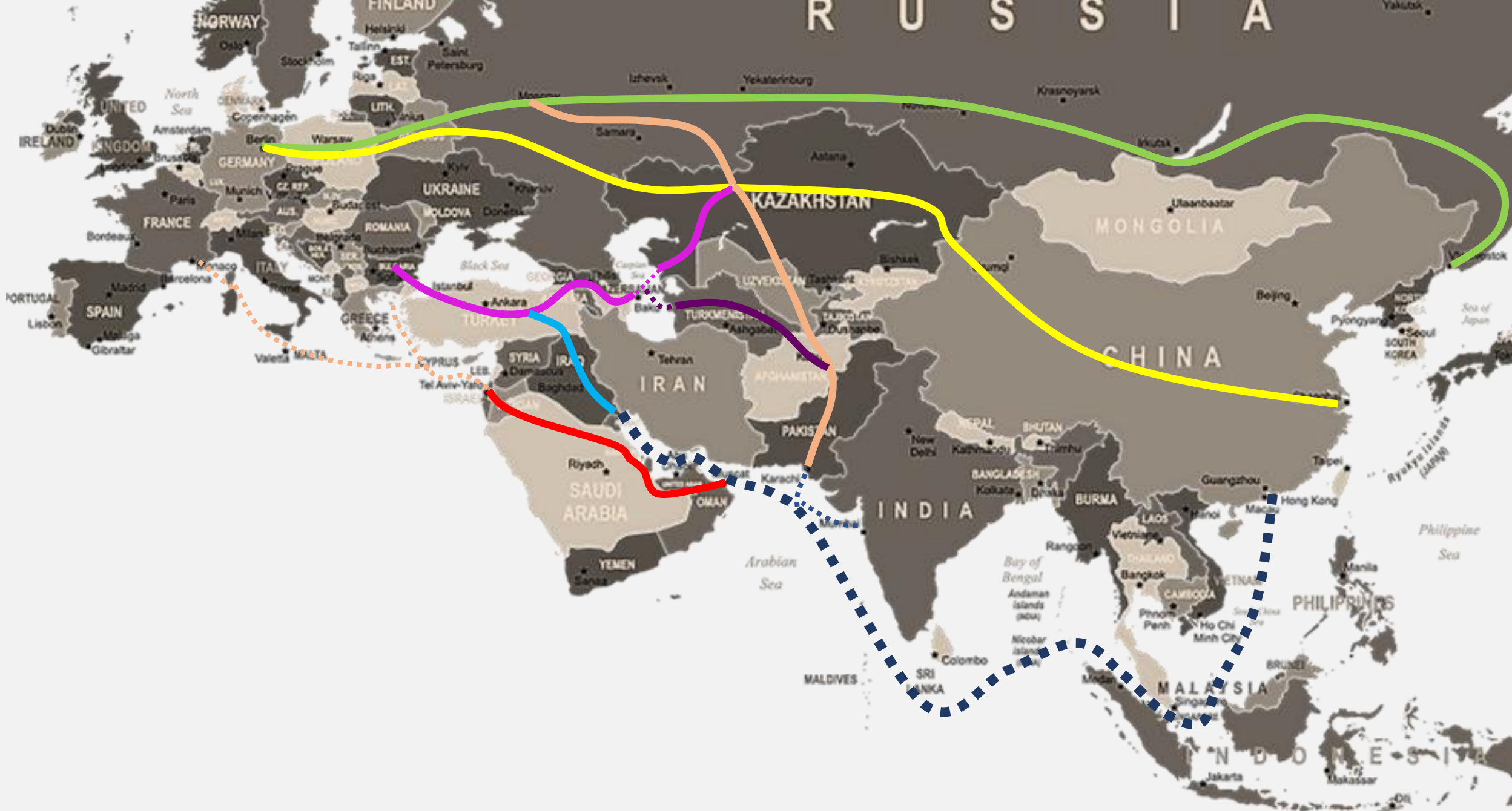


# وضعیت حال حاضر ترانزیت ایران

- پتانسیل ترانزیت کنونی ایران
- ترانزیت حال حاضر کشور

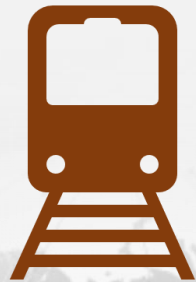








# وضعیت حال حاضر ترانزیت ایران



زمان	مسافت	
۱۲ روز	۹۵۰۰ کیلومتر	چین آلمان
۲۰ روز	۱۵۰۰ کیلومتر	سرخس بندرعباس

زمان عبور محموله ترانزیتی از مرز

اروپا  
۲ الی ۳۰ دقیقه

ایران  
۱ الی ۶ روز



سرعت بازرگانی قطارها

ایران  
اروپا

3.7 km/h  
31 km/h



عملیات بندری

ایران  
سایر کشورها

حداقل ۲ تا ۴ روز  
حمل یکسره







# مهم ترین عوامل انتخاب کریدور ترانزیتی از نگاه تجار و فورواردرها

## مهم ترین عوامل موثر در انتخاب کریدور ترانزیتی از نگاه تجار

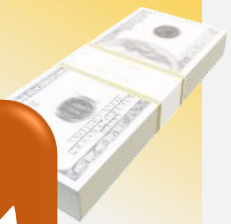
**زمان**



بزرگ ترین نقطه ضعف ترانزیت ایران، از بین رفتن مزیت رقابتی به واسطه زمان بر بودن فرآیندهای مربوطه است.

**هزینه**

**امنیت**









# تعدد نهادهای مداخله کننده و معطل نمودن ترانزیت

در حال حاضر حداقل ۱۴ سازمان و نهاد مختلف در ترانزیت کالا از ایران دخالت دارند. پروتکل های جداگانه هر کدام از این نهادها باعث شده تا ترانزیت از خاک ایران زمان بر بوده و هر لحظه در خطر شمول در لیست تخلفات یکی از این سازمان ها و توقیف و مصادره قرار گیرد.





# تعدد نهادهای مداخله کننده و معطل نمودن ترانزیت

نهادهای ذکر شده نقش مستقیمی در عدم شکل گیری جریان های ترانزیتی از خاک ایران دارند، لکن در قبال عملکرد خود و تاثیر منفی بر ترانزیت به هیچ نهاد یا ناظری پاسخگو نیستند. هیچ نهاد متولی برای سامان دادن به اوضاع عبور کالای ترانزیتی از کشور وجود ندارد.





گمرک فراگیرترین سازمانی است که کلیه کالاهای ترانزیتی و مشاغل و فرآیندهای مرتبط با این صنعت با آن در ارتباط هستند. تمامی مجوزهای لازم از طرف سایر نهادها و سازمان ها نیز توسط گمرک کنترل می گردد. مهم ترین دغدغه گمرک، عدم وقوع قاچاق در کشور است. این موضوع سرچشمه تقریبا تمامی قوانین، آئین نامه ها و فرآیندهای گمرکی است.

در حال حاضر بسیاری از محموله ها داخل گمرک به صورت فیزیکی مورد ارزیابی قرار می گیرند. همچنین برخی از فرآیندها مستلزم طی زمان زیاد جهت انجام و ترخیص محموله از گمرک است.



# ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز - وزارت اطلاعات

بسیاری از آئین نامه های مرتبط با واردات و ترانزیت کالا ریشه در تصمیمات این ستاد دارد. تعریف قاچاق در ایران با بسیاری از کشورهای جهان متفاوت است. بنیادی ترین منظور نهاد مذکور و گمرک از قاچاق کالا، اظهار غیر صحیح کالای وارداتی و ترانزیتی در بدو ورود است. این در حالی است که تعریف رایج قاچاق در دیگر کشورها، حمل غیرقانونی انسان، سلاح و مواد مخدر است. این تعریف متفاوت در ایران موجب شده تا ارزیابی ها و نظارت های بی همانندی در گمرک های ایران صورت پذیرد. پروتکل های این سازمان حتی فراتر از این تعریف بوده و به بهانه عدم ورود کالاهای غیرمجاز (از منظر ایران) به دیگر کشورها محدودیت های شدیدی را به محموله های ترانزیتی اعمال می کند. بسیاری از سیاست های ضد قاچاق این سازمان توسط وزارت اطلاعات تدوین می شود.



# سازمان ملی استاندارد

دسته های مشخصی از کالاها برای ترانزیت از خاک ایران نیاز به مجوز این سازمان دارند. کالاهای مذکور در مبادی ورودی باید توسط آزمایشگاه های سازمان استاندارد که در این مناطق تعبیه شده مورد آزمایش قرار گیرند. این شیوه نامه ها به دستور ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص برخی کشورها تشدید شده و بسیاری از دیگر کالاها را نیز شامل می شود.

# سازمان حفظ نباتات (قرنطینه گیاهی) و قرنطینه دامی

اکثریت قریب به اتفاق کالاهای کشاورزی و دامی که قصد واردات، صادرات و ترانزیت از کشور را دارند، باید مجوز این سازمان را داشته باشند. پروتکل های ترانزیتی قرنطینه به طور تقریبی مقارن پروتکل های واردات است. لکن کالای ترانزیتی صرفاً قصد عبور کالا از ایران را داشته و پیشفرضی برای تخلیه در خطه سرزمینی کشور را ندارد. قرنطینه گیاهی همه کالاهای کشاورزی را فک پلمب کرده، پس از نمونه برداری در صورت تایید مجوز ترانزیت صادر می کند. در غیر این صورت اقدام به سمپاشی یا ارجاع آن به مبدا می نماید. ترانزیت دسته ای از کالاهای کشاورزی از سوی این سازمان ممنوع شمرده شده است. بهانه این سازمان، احتمال نشت کالای کشاورزی و آلودگی بیولوژیکی کشور است.





دسته ای از کالاها نیز برای ترانزیت از خاک ایران ملزم به اخذ مجوز از این وزارتخانه و تایید از جانب آزمایشگاه های آن هستند. لازم به ذکر است که برخی از آزمایش های وزارت بهداشت و سازمان استاندارد مشترک است، اما فوروارد در متقاضی ترانزیت باید برای اخذ مجوز به هر دو نهاد مراجعه کند.



# شرکت پخش فرآورده های نفتی

وزارت نفت و به طور خاص شرکت پخش فرآورده های نفتی به بهانه جلوگیری از قاچاق سوخت از کشور، اقدام به توقف کامیون های ترانزیتی، ارزیابی مقدار سوخت داخل باک ها، پلمب باک و در مواردی اخذ جریمه می نماید. این فرآیند اکثرا برای کامیون های راهی کشورهای با قیمت سوخت بیشتر از ایران انجام می شود. این فرآیند بعضا صف های کیلومتری در پایانه های مرزی ایجاد می کند.



# شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران متولی حمل کالاهای ریلی و بزرگ ترین «کریر» کشور است. با این وجود عملکرد این سازمان در بهره وری ریلی به شدت پایین است. در حال حاضر بهره وری راه آهن ایران در خطوط ریلی و همچنین واگن و لکوموتیو، یک سوم میانگین جهانی است. این معضل باعث شده تا حمل کالاهای ریلی دو تا سه هفته به طول بیانجامد. این در حالی است که به طور مثال ترانزیت تمام ریلی کالا از چین به اروپا از مسیر روسیه با مسافت بالغ بر ۸ هزار مایل، ۱۴ روز باشد. این مشکل باعث شده تا علاوه بر بار داخلی، بار ترانزیتی نیز اقبالی به ریل ایران نشان ندهد. افق های چند میلیون تنی ترانزیت ایران مستلزم داشتن راه آهن قوی و کارآمد است.

# سازمان بنادر و کشتی رانی - شرکت انبارهای عمومی

سازمان بنادر و کشتی رانی به واسطه در اختیار داشتن بنادر و عملیات دریایی یکی از ارکان مهم ترانزیت، علی الخصوص در کریدور شمال-جنوب محسوب می شود. با این حال، عملکرد و بهره وری این سازمان در سطح رقابت های ترانزیتی منطقه نیست. شاخص های مهم بنادر ایران، مانند مدت زمان معطلی کشتی و ... بسیار پایین تر از رقبای منطقه ای است. مشکل اصلی این سازمان، تعریف شدن منافع آن در خواب و معطلی کالا در انبارهای وابسته به این سازمان است. در نتیجه فرآیندهای بندری طوری طراحی شده اند که کالا تا جای ممکن در انبارهای بندری معطل شده و مشمول هزینه انبارداری شود. این اتفاق موجب معطلی زیاد کالای ترانزیتی در بندر می شود. این تعارض منافع تا حدی در شرکت انبارهای عمومی نیز مصداق دارد.



# سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

کلیه پایانه های مرزی کشور در اختیار وزارت راه و به عبارتی سازمان راهداری قرار گرفته است. علاوه بر این، سازمان مذکور متولی سیاستگذاری حمل و نقل جاده ای و حرکت کامیون ها در کشور است. در حوزه حمل و نقل جاده ای نیز بهره وری ناوگان پایین می باشد. این سازمان همچنین در حراست از منافع کامیون داران ایرانی در ترانزیت و حمل کالا در رقابت با کامیون داران خارجی کوتاهی می نماید. همچنین این سازمان در اداره پایانه ها، فاقد اختیارات لازم برای اعمال مدیریت بر سایر نهادهای مستقر است.



برخی از نهاده ها مانند مشتقات آلومینیوم و برخی تجهیزات برای عبور از کشور ملزم به اخذ مجوز از این سازمان می باشند. این تجهیزات عمدتاً شامل تجهیزات دارای تکنولوژی های هسته ای مانند دستگاه های MRI و ... هستند.





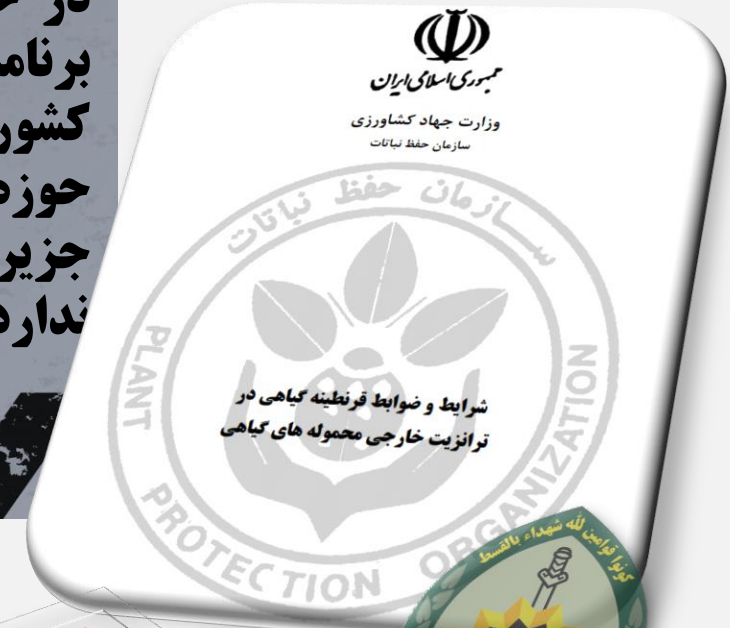


از جمله مهم ترین نهادهای اثرگذار بر ترانزیت کشور نیروی انتظامی است. این نیرو که از جمله مهم ترین ضابطین قضایی کشور است، یکی از رسالت های خود را مبارزه با قاچاق کالا دانسته و به بهانه «ظن قوی» اقدام به متوقف نمودن، فک پلمب و ارزیابی بسیاری از محموله های ترانزیتی می کند. این روند نقش زیادی در معطلی و کاهش مزیت زمان و امنیت دارد. نیروی انتظامی بازای هر محموله قاچاقی که در کامیون های ترانزیتی بیابد، مبلغی را بابت حق الکشف اخذ کرده و در صورت عدم کشف قاچاق در محموله متوقف شده به ارگان یا صاحب کالا پاسخگو نیست.



# عدم وجود مرجع، نهاد و متولی ترانزیت در کشور

در حال حاضر هیچ نهاد تنظیم گری برای برنامه ریزی، تسهیل و ارتقاء ترانزیت در کشور وجود ندارد. تصمیمات مرتبط با این حوزه توسط نهادهای مختلف به صورت جزیره ای اتخاذ شده و با یکدیگر هماهنگی ندارد.





# مسائل خارجی و برون مرزی



中欧铁路通道规划





# • کریدور آزاد

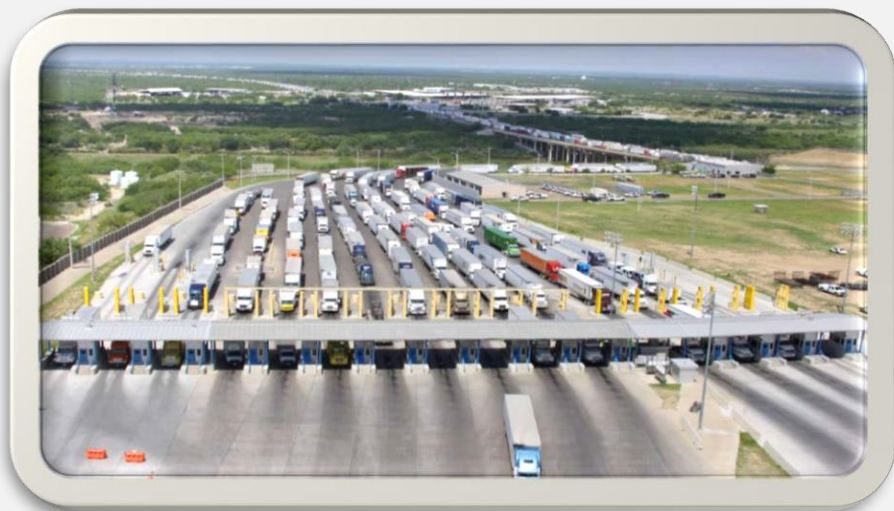




## تعریف خطوط جداگانه ترانزیت در پایانه ها



- در شرایطی که اکثریت قریب به اتفاق کالاها در پایانه های مرزی معطل ارزیابی و بروکراسی های طولانی مدت می گردند، نیاز است تا خطوط جداگانه ای جهت ترانزیت کالا در پایانه ها تعریف گردد. این راهکار در کوتاه مدت می تواند موجب بهبود ترانزیت کشور شود.

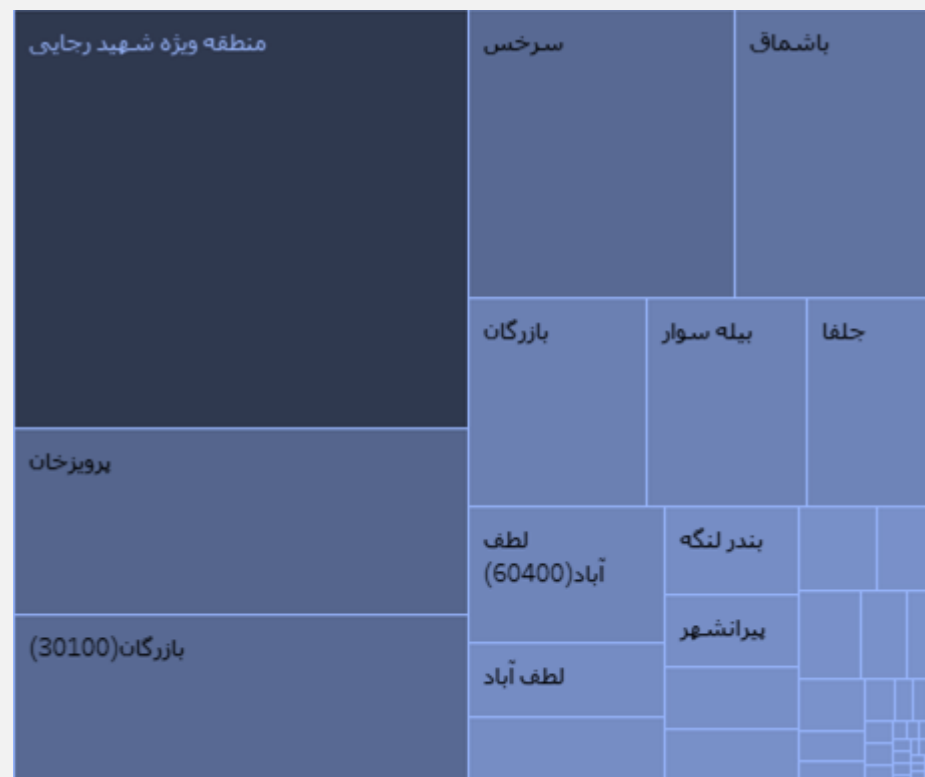


- در وضعیت کنونی برای تمامی کالاهای ورودی و خروجی اعم از وارداتی، صادراتی و ترانزیتی، جایگاه ها و نیروی انسانی تقریباً یکسانی تعریف شده و این موضوع مزیت زمانی را که یکی از اصلی ترین عوامل رونق ترانزیت می باشد را تحت شعاع قرار می دهد .

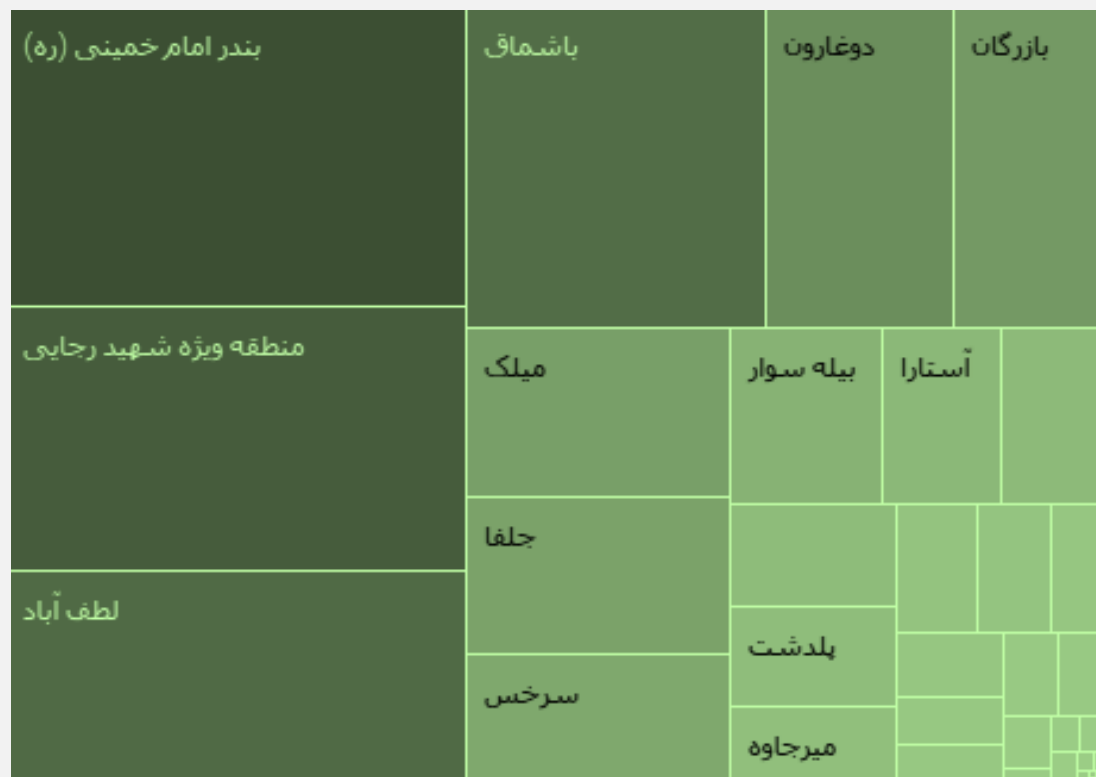


## تعریف خطوط جداگانه ترانزیت در پایانه ها

### مهم ترین مرزهای ورودی ترانزیتی



### مهم ترین مرزهای خروجی ترانزیتی







## حمل یکسره در بنادر



- در حال حاضر بنادر ایران بر خلاف سایر بنادر جهان از حمل یکسره برخوردار نیستند. این معضل باعث شده تا کالای ترانزیتی به طور میانگین بین 2 تا 4 روز در بندر معطل مانده و سپس وارد مراحل گمرک شود.
- در این راستا لازم است تا حمل یکسره بندری (لااقل برای محموله های ترانزیتی) راه اندازی گردد.

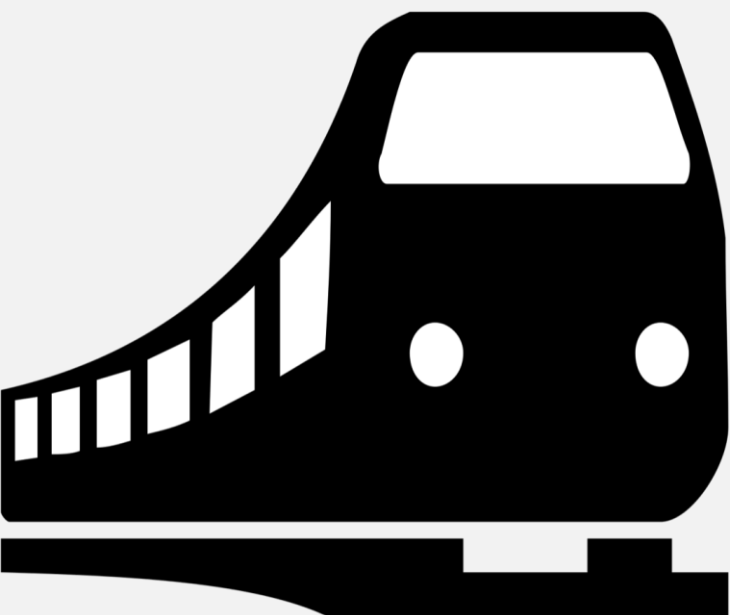


## تعریف مسیر سبز گمرکی برای محموله های ترانزیتی ریلی و TIR

در حال حاضر ایران عضو کنوانسیون TIR بوده و ریسک قاچاق کالا از ناحیه سازمان جهانی IRU به عنوان متصدی کنوانسیون مذکور پوشش داده شده است.

همچنین کالاهایی که به واسطه راه آهن ترانزیت می شوند ریسک قاچاق به مراتب پایین تری داشته و احتمال نشت کالا در بین مسیر در این محموله ها بسیار پایین است.

در نتیجه لازم امکان آن وجود دارد تا این دو دسته محموله های ترانزیتی در قالب مسیر سبز گمرکی و بدون ارزیابی های مرسوم از کشور عبور کنند.





## پیمان های دوجانبه گمرکی در حوزه ترانزیت



- ایران به عنوان اولین اقدام در حوزه تسهیل ترانزیت و افزایش جریان های عبوری از کشور می تواند اقدام به تعریف رویه های دوجانبه گمرکی با مشتریان اصلی بالقوه ترانزیت کشور نماید.
- در این رویه، در صورت ارسال تاییدیه توسط گمرک مبدأ برای گمرک ایران، گمرک داخلی بار عبوری دارای تاییدیه را از کلیه تشریفات مرزی معاف نموده و محموله در مدت زمان بسیار کمتری از خاک کشور عبور می نماید.





# ورود واگن های ترانزیتی ایران به راه آهن کشورهای مشترک المنافع



- در حال حاضر واگن های ایرانی مجوز ورود به کشورهای عضو شوروی سابق را ندارند. این در حالی است که راه آهن ایران پس از سال ها تکاپو در سال 1398 به عضویت مجمع راه آهن های کشورهای مشترک المنافع در آمده است.

- در حال حاضر تنها واگن های CIS وارد ایران می شوند که تعامل با واگن داران این کشور ها از نظر اقتصادی برای ایران به صرفه نیست.



## راه آهن ترانزیتی جلفا



- یکی از راهبردی ترین مناطق ترانزیتی ایران برای اتصال به مشتریان ترانزیتی خود، شرق دریای خزر است. در این بین راه آهن جلفا که تا پیش از جنگ اول قره باغ فعال بود، یکی از مهم ترین محورهای مواصلاتی منطقه بوده و می تواند علاوه بر کریدور شمال-جنوب، کریدور شرق-غرب را نیز تکمیل نماید.
- این راه آهن مسیر دسترسی ایران به اروپا و دریای سیاه خواهد بود. مسیر مذکور از زمان درگیری میان ارمنستان و آذربایجان پس از فروپاشی شوروی قطع شده است.





# ایران، راه تنفس لجستیکی روسیه

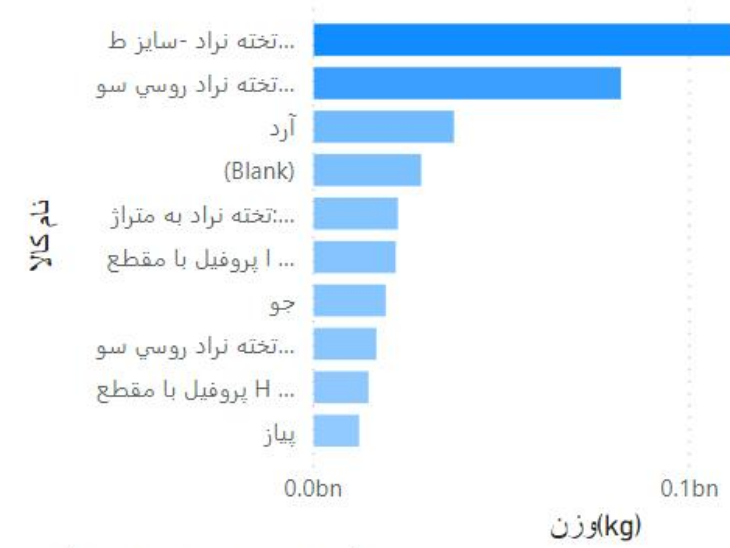




## • جریان های تجاری روسیه با قابلیت ترانزیت از ایران

حوزه شمال	حوزه جنوب	مجموع تناژ مبادله شده در سال (م.تن)	ارزش دلاری	میانگین ارزش هر تن کالا
روسیه	هند	۱۶,۷۴۵,۰۳۲	۹,۰۱۸,۵۵۲,۰۰۰	۵۳۸/۵۸
روسیه	پاکستان	۲,۷۴۰,۰۴۳	۹۰۵,۵۶۲,۰۰۰	۳۳۰/۴۹
روسیه	سريلانكا	۷۶۲,۲۸۷	۴۹۳,۴۳۸,۰۰۰	۶۴۷/۳۱
روسیه	اندونزی	۴,۴۳۸,۹۶۷	۲,۶۵۹,۱۵۱,۰۰۰	۵۹۹/۰۵
روسیه	امارات	۵,۸۲۲,۰۱۱	۳,۲۵۶,۴۹۵,۰۰۰	۵۵۹/۳۴
روسیه	قطر	۲۲۴,۵۷۶	۳۲۲,۰۵۹,۰۰۰	۱,۴۳۴/۰۸
روسیه	بحرين	۴۸,۷۴۶	۲۱,۱۳۰,۰۰۰	۴۳۳/۴۷
روسیه	کویت	۵۱۲,۳۳۳	۷۴۸,۲۸۱,۰۰۰	۱,۴۶۰/۵۴
روسیه	عمان	۸۸۴,۸۲۷	۲۱۱,۰۳۶,۰۰۰	۲۳۸/۵۱
روسیه	عربستان	۱,۷۵۹,۲۰۶	۹۰۹,۸۸۹,۰۰۰	۵۱۷/۲۲
روسیه	عراق	۱۷۵,۷۵۷	۱۲۷,۶۳۳,۰۰۰	۷۲۶/۱۹
مجموع		۳۴,۱۱۳,۷۸۵	۱۸,۶۷۳,۲۲۶,۰۰۰	-----

نام کالا by وزن(kg)



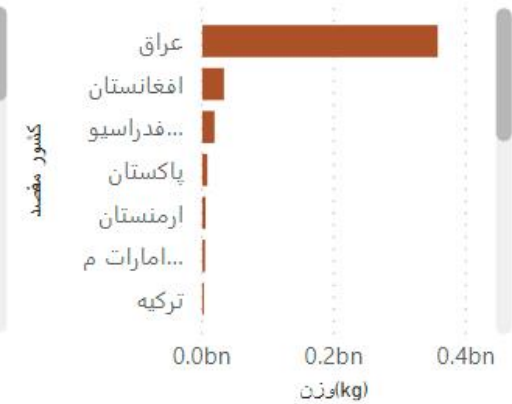
وسیله حمل by وزن(kg)



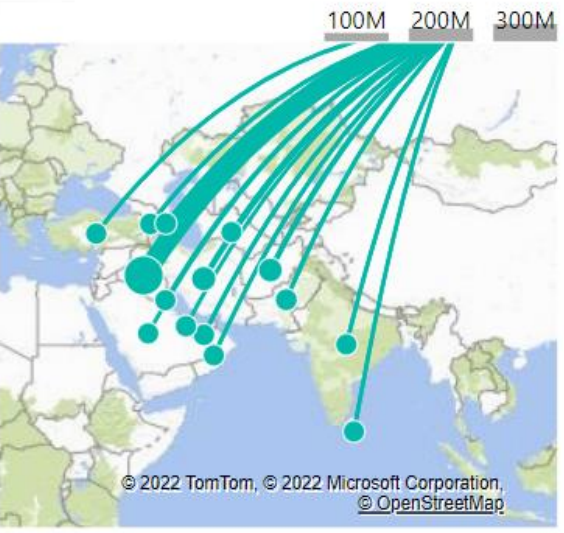
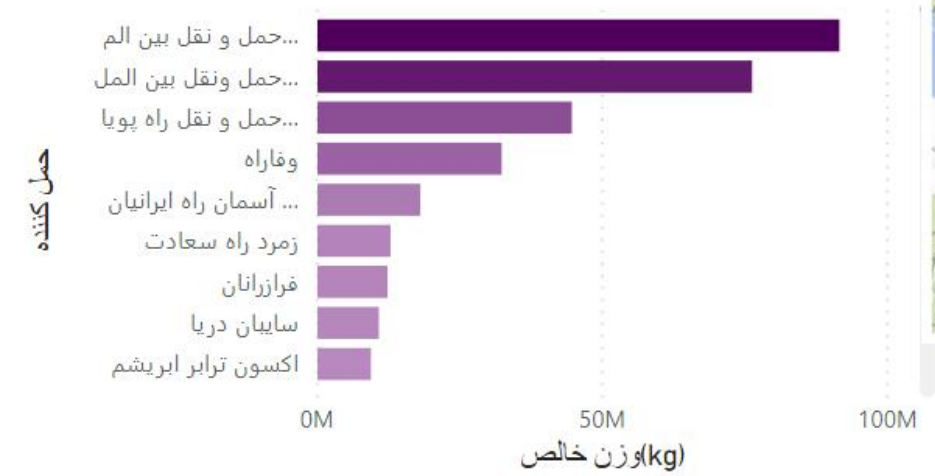
کشور مبدا by وزن(kg)



کشور مقصد by وزن(kg)



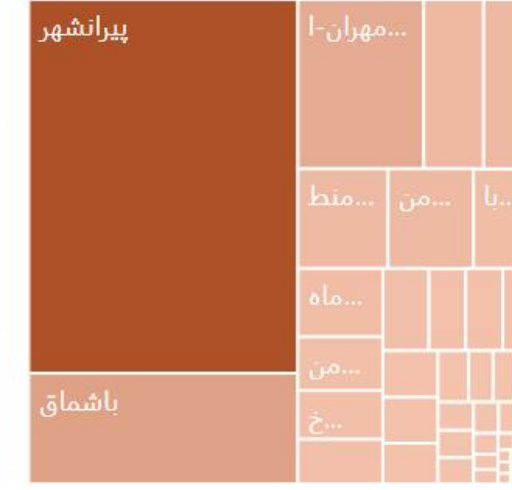
حمل کننده by وزن(kg) خالص



گمرک مبدا by وزن(kg)

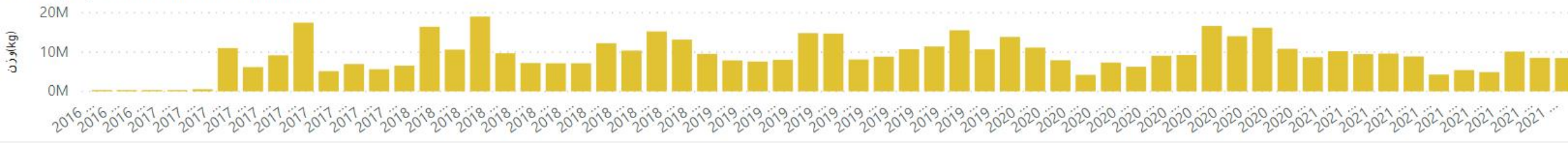


گمرک مقصد by وزن(kg)

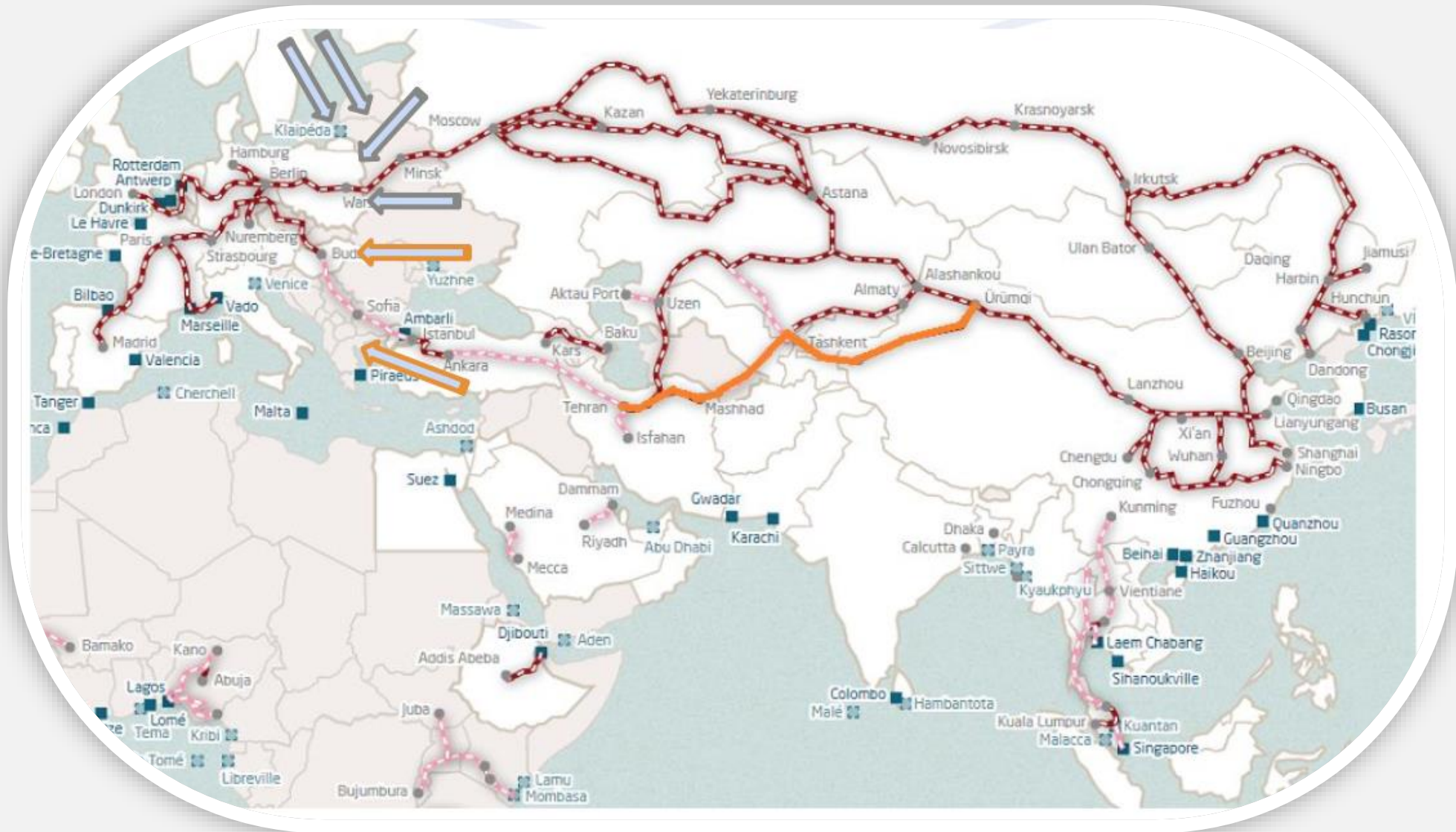


538.57 k

وزن(kg) by Year, Quarter and Month



# • کریدور ریلی شرق-غرب

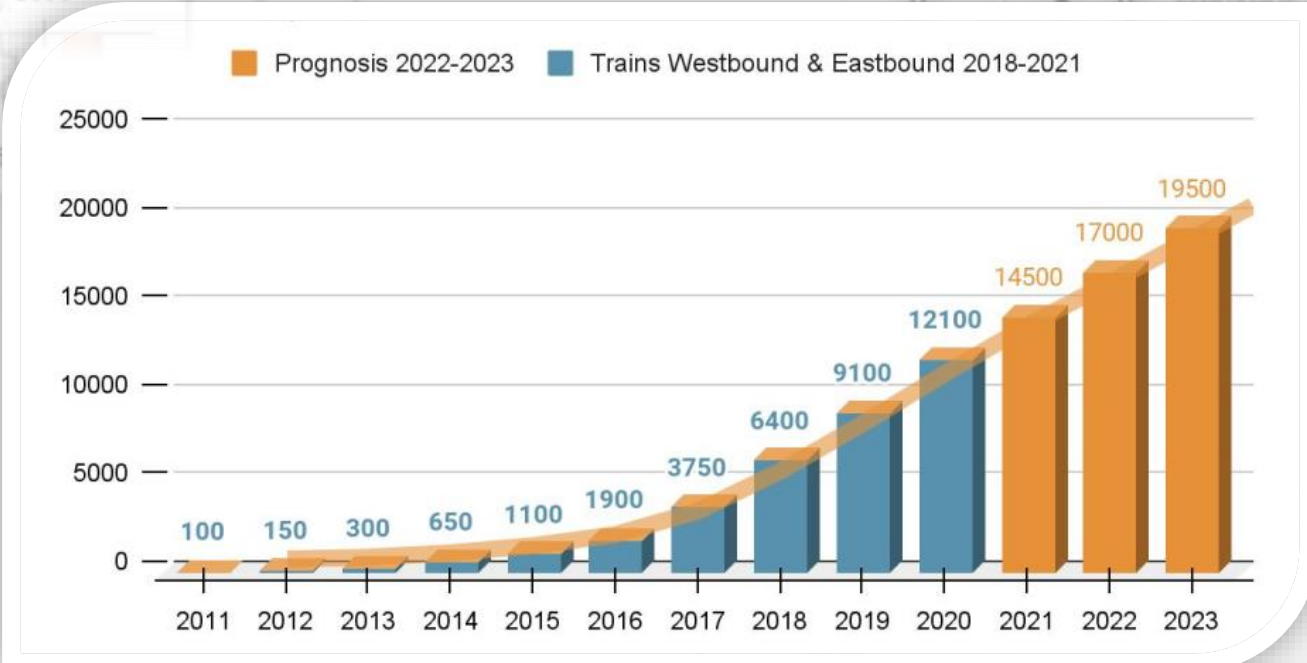






قطارهای عبوری در کریدور شرق-غرب

کانتینرهای عبوری در کریدور شرق-غرب



**با تشکر از حسن توجه شما**