

## ترانزیت حلقه مفقود اقتصاد ایران (مطالعه عملکرد ترانزیتی طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۹) کورش بروجی<sup>۱</sup>

### چکیده

قرار گرفتن در آسیای جنوب غربی و محل تلاقی و راه ارتباطی اروپا به جنوب و جنوب شرق آسیا، پل ارتباطی میان سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا و امکان دسترسی کشورهای تازه استقلال یافته به آبهای آزاد، شاهدی بر این ادعاست که ایران خواسته یا ناخواسته در متن تحولات مهم جهانی قرار دارد. اما آن چه که مورد اهمیت است، بالفعل نمودن پتانسیل‌های بالقوه و بهره‌مندی از آن‌ها در مسیر رشد و شکوفایی کشور است. بدیهی است در صورت عدم اتخاذ تدابیر لازم جهت استفاده از آن‌ها با سوخت شدن این ظرفیت‌ها مواجه خواهیم شد. موقعیت ترانزیتی کشور از جمله ظرفیت‌هایی است که برپایی خطوط آن در کشور باعث به وجود آمدن فایده‌های زیادی برای کشور می‌شود که این فواید هم از لحاظ اقتصادی و سیاسی دارای اهمیت است. بنابراین در این مقاله سعی بر آن شده تا با نگاهی توصیفی-تحلیلی به موضوع و به روش مطالعه کتابخانه‌ای و تحقیقات میدانی به تبیین موقعیت ترانزیتی ایران در منطقه و جهان پرداخته و پس از آن عملکرد ترانزیتی کشور را در طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴ مورد بررسی قرار دهد و سپس نتیجه‌گیری، پیشنهادات و توصیه‌های سیاستی لازم را جهت بهره‌مندی از موقعیت مزبور به عمل آورد.

### واژگان کلیدی: ایران، ترانزیت، عملکرد، موقعیت

### مقدمه و بیان مسئله

موقعیت جغرافیایی هر کشور، اعم از موقع ریاضی (طول و عرض جغرافیایی بر روی کره زمین یا دوری و نزدیکی از خط استوا) و موقع نسبی (وضع ناهمواری‌ها و بلندی آن از سطح دریا، دوری یا نزدیکی به اقیانوس‌ها و محاط بودن در خشکی، همسایگان و رابطه با آن‌ها) در چگونگی فعالیت اقتصادی تأثیر مهمی دارد (رزاقی، ۱۳۷۵). جمهوری اسلامی ایران به لحاظ برخورداری از منابع بالقوه اقتصادی و قابلیت‌ها و پتانسیل‌های درآمدزایی همچون استقرار در شاهراه ترانزیتی و در مسیر پل همگرایی اروپا، جنوب شرق آسیا، خاور دور و آب‌های آزاد و از همه مهم‌تر داشتن بیشترین ساحل خلیج فارس و در اختیار داشتن منابع عظیم نفتی و گازی موجود در آن و همچنین تسلط بر تنگه استراتژیک هرمز، اهمیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک فوق‌العاده‌ای در سطح منطقه و جهان دارد، به گونه‌ای که همواره از ایران به عنوان قلب تپنده منطقه یاد می‌شود. جمهوری اسلامی ایران؛ از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در

<sup>۱</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت کسب و کار (MBA)، دانشگاه صنعتی مالک اشتر، E: kboroji@yahoo.com

موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند بوده که به دلیل برخی عوامل خارجی و برخی عوامل داخلی نظیر؛ ضعف و کمبود در زیرساخت‌ها، عدم برخورداری از استانداردهای بین‌المللی، عدم سرمایه‌گذاری، سلسله مراتب اداری دست و پاگیر و ... در فضایی که می‌تواند بخشی از درآمدهای ملی را به خود اختصاص دهد بدون استفاده مانده‌اند و یا متناسب با حجم این ظرفیت‌ها استفاده کمی از آن‌ها می‌شود.

با توجه به رشد اقتصادی کشورهای شرقی و جنوب شرقی آسیا در سال‌های دهه ۸۰ و لزوم تبادلات کالاهای اقتصادی میان این کشورها و دیگر نقاط آسیا و اروپا و کشورهای تازه استقلال‌یافته توجه ویژه‌ای برای توسعه شبکه حمل و نقل مناسب زمینی در آسیا به عنوان یک شبکه زیربنایی مشاهده گردید. و این امر باعث طرح مسیرهای مختلف حمل و نقل بین‌المللی برای حمل کالا در این مسیرها شد که موقعیت ممتاز ایران باعث مدنظر قرار گرفتن مسیرهای حمل و نقلی کشورمان در بین این مسیرهای بین‌المللی گردید (رسولی سرابی، ۱۳۸۷) اما مسئله‌ی حائز اهمیت آن است که آیا با وجود برخورداری از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی، کشورمان توانسته به میزان بهره‌برداری مورد انتظار در زمینه ترانزیت کالا دست یابد؟؟ نتیجه‌گیری در این مورد مستلزم تحلیل اطلاعات و آمارهای موجود در این زمینه است، که پژوهش حاضر با تکیه بر روش توصیفی و تحلیلی به بررسی مهمترین مسئله یعنی عملکرد ترانزیتی پنج سال اخیر کشور پرداخته است.

### اهمیت و ضرورت تحقیق

کشور ایران با هشت هزار کیلومتر خط مرزی از کشورهای دارای مرز طولانی در جهان محسوب می‌شود. از آنجایی که از بین ۵۳ کشور جهان اسلام ۱۵ کشور با ایران مرز مشترک دارند از یک سو، و داشتن ۱۶ استان مرزی در ایران با قابلیت‌های فرهنگی، جغرافیایی، اقتصادی و ... از سویی دیگر می‌تواند در تقویت همگرایی و توسعه کشورهای منطقه و جهان اسلام مفید واقع گردد (سعیدآبادی و همکاران، ۱۳۸۹). در حال حاضر به دلیل وابسته بودن اقتصاد به درآمدهای حاصل از فروش نفت، شرایط غیرقابل پیش‌بینی برای آینده اقتصادی کشور به چشم می‌خورد. همین امر سبب شده تا بهره‌برداری از ظرفیت‌های بالقوه کشور بیش از پیش مورد توجه قرار گیرند و به عنوان اولویت اول در محافل علمی و آکادمیک مورد بحث و بررسی قرار گیرند. موقعیت ترانزیتی کشور از جمله ظرفیت‌های منحصر به فردی است که می‌تواند چرخ اقتصادی کشور را در مسیر رونق و پیشرفت هر چه بیشتر به حرکت دربیآورد. از همین روی پژوهش حاضر قصد دارد تا با در پیش گرفتن رویکردی توصیفی - تحلیلی، به بررسی عملکرد حمل و نقل در زمینه ترانزیت کالا در طی پنج سال اخیر (۸۹-۹۴) بپردازد و به یک دیدگاهی نسبت به وضعیت این صنعت در طی سالهای مزبور برسد، تا گامی باشد برای پژوهش‌های بعدی در این زمینه.

### ادبیات و پیشینه نظری

#### از حمل و نقل تا ترانزیت

حرکت و جابه‌جایی موجودات چه در روی زمین و چه در آب و هوا، از مسیرهای خاص و مشخصی به نام راه صورت می‌گیرد. عامل راه همواره طی هزاران سال در طول تاریخ بشری مطمح نظر انسان کاونده و جوینده بوده است و به مقاصد

## مجموعه آثار و مقالات برگزیده دهمین کنگره پیشگامان پیشرفت

گوناگون نظیر دسترسی و دستیابی به منابع غذایی و مایحتاج زندگی، دیدار و ملاقات دوستان و خویشاوندان، زیارت و سیاحت، روابط تجاری با مردم مناطق و ممالک دور و نزدیک و یا فرار از حمله قبایل و ... درصدد احداث راه و ساخت و استفاده از وسایل نقلیه جاده ای، راه آهن، آبی و هوایی برآمده است. امروزه علاوه بر سیستم های حمل و نقل جاده ای، راه آهن، آبی و هوایی، حمل و نقل از طریق خطوط لوله و همچنین فضایی و فضانوردی معمول گردیده است. (عزیزی، ۱۳۶۲) تقاضا برای حمل و نقل، سبب ایجاد تحول و دگرگونی در سیستم ها و شبکه های حمل و نقل گردیده است. مسلماً افزایش تقاضا برای حمل و نقل، به دنبال رشد و توسعه اقتصادی، پدیدار می گردد. تولید و توزیع مهمترین واکنش های اقتصادی هستند که لزوم تقاضا برای حمل و نقل را آشکار می سازد. تأمین چنین تقاضایی، شبکه های حمل و نقل و همچنین خطوط اصلی نقل و انتقالات مورد نیاز بین مکان های عرضه و تقاضا را به وجود می آورد. لیکن تقاضا برای حمل و نقل اصولاً از عرضه خدمات حمل و نقل جدا نیست. زیرا هم تولید و هم توزیع و همچنین حرکات متقابل آنها، از طریق ساخت و کارایی شبکه های حمل و نقل، شدیداً به یکدیگر وابسته اند. (مطیعی لنگرودی، ۱۳۸۴)

کشور جمهوری اسلامی ایران به لحاظ موقعیت در جنوب غرب آسیا قرار دارد. موقعیت خاص ایران یعنی قرار گرفتن در مسیر تجاری جهان، همچون پلی اروپا را به خاور دور و کشورهای آسیای مرکزی و ماوراء قفقاز را به جنوب وصل می کند و این امر از لحاظ اقتصادی از اهمیت بالایی برای کشورمان برخوردار است (شکل ۱). از یک سو قرار گرفتن در مرکز ثقل یکی از بزرگترین شبکه ارتباطی جهان و از سوی دیگر در دست داشتن ذخایر عظیم نفت و گاز سبب شده تا موقعیت فوق استراتژیک برای کشورمان رقم بخورد و با وجود راه های ارتباطی انتقال کالا و انرژی بین المللی عنوان شاهراه اصلی و گلوگاه انرژی را به خود اختصاص دهد (شکل ۲). ایران از طرف شمال و از طریق دریاچه خزر با کشورهای روسیه و قزاقستان ارتباط دریایی و با کشور جمهوری آذربایجان و ترکمنستان علاوه بر ارتباط زمینی ارتباط دریایی نیز پیدا کرده است. و از طرف جنوب از طریق خلیج فارس و دریایی عمان نیز ارتباط ایران و دنیای خارج مقدور شده است. بگونه ای که تا قبل از تحریم، ۸۵٪ واردات و ۹۵٪ صادرات کشور از طریق خلیج فارس و دریای عمان صورت می گرفت.



شکل ۲: موقعیت جغرافیایی ایران



شکل ۱: موقعیت استراتژیک ایران

هر کس که بخواهد به صورت زمینی و حتی هوایی از غرب به شرق دنیا یا برعکس مسافرت کند و یا کالایی را انتقال دهد، عبور از خاک ایران کوتاه‌تر و مناسب‌ترین مسیر است (بهبهانی، ۱۳۸۹: ۳) ایران با داشتن این شرایط و ویژگی‌های منحصربه‌فرد اقلیمی و جغرافیایی این استعداد را دارد تا به یکی از قطب‌های طراز اول سیاسی، اقتصادی و صنعتی تبدیل شود. و در فضای اقتصادی جهان به عنوان پلی ارتباطی برای ورود کالاهای کشورهای اروپایی و آسیای جنوب شرقی به کشورهای همجوار و CIS<sup>۱</sup> عمل نماید.

### اهمیت ترانزیت کالا

حمل نقل از زیر ساخت‌های پیشرفت محسوب می‌شود و به خودی خود نمی‌توان به آن توسعه و پیشرفت اطلاق نمود، اما پیشرفت جدای از آن نیست. کشوری که ظرفیت‌های ویژه‌ای در زمینه حمل و نقل دارد به شاهراه‌های توزیع نزدیک است و می‌توان در کنار یکدیگر دو مؤلفه تولید و توزیع را خلق نماید و زنجیره ارزش یک محصول را تا انتها طی نماید. قطعاً شبکه‌های حمل و نقل به اتکای خود قدرت تولید ندارند، اما می‌توانند شرایط فوق‌العاده‌ای را جهت توزیع هرچه بیشتر و بهتر تولیدات را فراهم نمایند.

سیستم حمل و نقل و ارتباطات مناسب، زیربنای توسعه اقتصادی را در هر سرزمین تشکیل می‌دهد. اگر راه‌ها و وسائلی حمل و نقل کافی در اختیار نباشد، مسلماً امکان اتصال نواحی تولید و مصرف وجود نداشته و روند تولید و مصرف در موقعیت مناسب انجام نمی‌پذیرد. (مطیعی لنگرودی، ۱۳۸۴) تجربه‌های کشورهای که در امر حمل و نقل ترانزیت کالا سرمایه‌گذاری کرده‌اند نشان می‌دهد که ایجاد تسهیلات ترانزیت، آثار مطلوبی بر درآمدهای ارزی، بودجه عمومی و افزایش نقش و اهمیت جغرافیایی-سیاسی کشور در منطقه و در سطح بین‌المللی داشته است (بررسی‌های بازرگانی، ۱۳۷۵: ۱۶-۱۸)

نواحی دورافتاده‌ای که استعداد خوبی را در زمینه انواع تولیدات دارا می‌باشند، اگر امکانات حمل و نقلی مناسب در اختیار نداشته باشند، امکان بهره‌وری بهینه از استعدادهای محیطی برای آن نواحی وجود نخواهد داشت. بنابراین سیستم حمل و نقل مناسب، نتایج مثبت و بسیار پراهمیتی را در اشغال خاک ایجاد می‌نماید. بسیاری از نواحی منزوی و دورافتاده، به هنگامی که از امکانات ارتباطی و حمل و نقل برخوردار می‌گردند، از انزوای جغرافیایی خارج شده و ارزش اقتصادی مناسب را کسب می‌نمایند، زیرا سیستم‌های حمل و نقل (داخلی و بین‌المللی)، نیازهای سرزمین را تأمین می‌نماید (Ritter jean, ۱۹۷۱). تقاضا برای حمل و نقل‌های بین‌المللی، ضرورت استفاده از شاهراه‌های ترانزیتی را ایجاد می‌نماید. بدون وجود این معبرها، پاسخگویی به تقاضاهای موجود بس مشکل و در برخی موارد غیرممکن است. از همین رو حمل و نقل‌های بین‌المللی ظرفیت جدیدی را تولید می‌نماید که برجسته‌ترین آن موقعیت‌های ترانزیتی می‌باشد که سبب سهل‌الوصول شدن نقل و انتقالات می‌شود.

<sup>۱</sup> Commonwealth of Independent states

جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع در سال ۱۹۹۱ تأسیس گردیده و اتحادیه‌ای است که از جنبه‌های قوانین داخلی و بین‌المللی جانشین اتحاد جماهیر شوروی سابق شده است و سه کشور روسیه، اوکراین و روسیه سفید آن را بنیاد نهاده‌اند و کشورهای آذربایجان، ارمنستان، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان و مولداوی و گرجستان به عضویت آن درآمده‌اند.

امروزه هزینه زندگی در بسیاری از کشورهای جهان، رو به افزایش است و خیلی از کشورها برای کار روی زیرساخت های تولید خود باید بسیاری از کالاهای خود از جمله مواد غذایی، کالاهای اساسی و مصالح ساختمانی را وارد نمایند. این امر می تواند روند واردات را پرهزینه و کند نماید. چراکه تولیدکنندگان باید هزینه حمل بار از بندر را بپردازند. در خیلی از موارد این هزینه های پرداختی بالا و روند ترخیص کالاها با تأخیری طولانی صورت می گیرد. دلایل این امر می تواند ناشی از زیرساخت های ضعیف، روند بازرسی و مراحل دست و پاگیر باشد (World Bank, 2014). از سویی دیگر اگر این فرآیند واردات مسیر طولانی تری را سپری نماید و مستلزم عبور از کشورها و مناطقی خاص باشد، بر هزینه واردات و نیز زمان آن می افزاید و بخصوص اگر در این مسیر از مد حمل و نقل دریایی استفاده شود.

در تصویر زیر (شکل ۳) می توان به اهمیت بالای مسیرهای ترانزیتی پی برد. جمهوری اسلامی ایران دارای موقعیتی ترانزیتی ویژه ای است که کشورهای شرق آسیا را به اروپا متصل می گرداند، و علاوه بر آن کاهش هزینه و زمان و نیز افزایش امنیت را به محموله های کشورهای شرق آسیا بخشیده است.



شکل ۳: مقایسه مسیر زمینی انتقال بار به اروپا از طریق ایران و مسیر دریایی موجود

آن چه که در فرآیند نقل و انتقال از اهمیت ویژه ای برخوردار است و جنبه استراتژیک دارد، انتخاب مسیری است که متضمن هزینه، زمان و امنیت بار و محموله بوده و از لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه باشد. حمل و نقل عبوری یا ترانزیت کالا به عنوان یکی از فعالیت های بارز بخش حمل و نقل، از پرسودترین خدمات تجاری دنیا، بویژه برای کشورهای که از نظر جغرافیایی در مسیرهای ترانزیت بین المللی قرار دارند، بشمار می رود. ترانزیت یعنی سهیم شدن در بازار بین المللی و عبور از دروازه های تجارت جهانی (عبداللهی سوینی، ۱۳۸۹: ۶) فعالیت اقتصادی ترانزیت علاوه بر کسب درآمدهای ارزی و ایجاد ارزش افزوده، نقش بسیار مؤثری در فرآیند کارآفرینی و ایجاد فرصت های شغلی جدید در کشور واقع در کریدورها را دارد. از سویی دیگر از طریق ایجاد اشتغال، افزایش امنیت ملی، توسعه و عمران منطقه ای و بین المللی در جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی حائز اهمیت است. (محمودجانلو، ۱۳۹۳) در همین زمینه می توان به حجم گردش پول، انتقال کالا و انرژی بین آسیا و اروپا در سال ۲۰۱۰ اشاره نمود. در مجموع حجم گردش پول در حدود ۱۵۰۰ میلیارد دلار، ۱۲۰ میلیارد دلار از آن به حمل و نقل مربوط می شود. (مرکز پژوهش، آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ۱۳۹۲)

مرزهای ایران به دو بخش مرزهای سیاسی و مرزهای طبیعی تقسیم می شود. در حال حاضر طول مرزهای کشور جمهوری اسلامی ایران ۸۵۷۴ کیلومتر می باشد که از این مقدار ۳۹۶۵ کیلومتر مرز خشکی، ۲۰۴۵ کیلومتر مرز رودخانه ای، دریاچه ای و باتلاقی و ۲۵۶۴ کیلومتر آن نیز مرز دریایی است. (راهنمای تدریس مطالعات اجتماعی، ۱۳۸۹). برخورداری از موقعیت ارتباطی با کشورهای همسایه به واسطه مرزهای آبی و خاکی سبب شده تا فرصت قابل توجهی برای کشور در کریدورهای بین‌المللی خلق شود. در حال حاضر ایران در سه کریدور بین‌المللی موقعیت بسیار مناسبی دارد. کریدور اول که با عبور از اروپای شمالی، روسیه، دریای خزر به خلیج فارس می‌رسد. کریدور دوم در همان مسیر جاده ابریشم از چین آغاز شده و پس از عبور از کشورهای قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران به ترکیه و اروپا منتهی می‌شود و بالاخره کریدور سوم (کریدور جنوبی آسیا) با عبور از شرق آسیا، هندوستان، پاکستان و ایران به ترکیه و اروپا متصل می‌شود.

### پیشینه

این موضوع در حالی مورد کاوش قرار می گیرد که در خلال تحقیق در پیشینه ی پژوهش و مروری بر متون و ادبیات موجود در کتب و فصلنامه ها مشخص شده است که تقریباً هیچ یک به صورت مجزاً به بررسی این موضوع نپرداخته است. در زمینه بررسی موقعیت جغرافیایی و ترانزیتی ایران مطالعات زیادی صورت گرفته است، از جمله می توان به آثار زیر اشاره کرد: «معرفی موقعیت استراتژیکی جمهوری اسلامی ایران از نظر دارا بودن مسیر مناسب حمل و نقل بین‌المللی و معرفی سیاستگذاری‌های مناسب در جهت توسعه عملیات ترانزیت» از اسحاق رسولی سرابی (۱۳۸۷)؛ نویسنده در این اثر ضمن بررسی جایگاه حمل و نقل ایران در منطقه و نگاهی به وضعیت آتی، مجموعه عملکردها و ظرفیت‌های بخش‌های مختلف صنعت حمل و نقل در ایران در زمینه ترانزیت معرفی و برخی سیاستگذاری‌های استراتژیکی که باعث رونق بیش از پیش ترانزیت کالا از ایران خواهد شد ارائه کرده است. «جمهوری اسلامی ایران، چهارراه ترانزیت کالا» از ملک‌رضا ملک‌پور (۱۳۷۵)؛ وی در مقاله خود به بررسی موقعیت جغرافیایی خاص ایران در خاورمیانه اشاره و برخی از راهکارهای توسعه این صنعت را بیان نموده است. حمید بهبهانی (۱۳۸۹) در ویژه‌نامه ترانزیت راه‌بران، ایران را گذرگاه مطمئن تجارت و ترانزیت کالا بین شرق و غرب جهان دانسته و به بیان بررسی راهکارهای توسعه این صنعت در کشور پرداخته است. علی‌رضا بیکدلی (۱۳۸۱) در مقاله خود تحت عنوان «موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران و کشورهای آسیای مرکزی»، ابتدا نقش مسیرهای ترانزیتی جمهوری اسلامی را در راهبرد ترانزیت کشورهای مشترک‌المنافع بیان و سپس به بررسی راهکارهای بهره‌گیری بهتر از این فرصت پرداخته است. اما در تمامی آنها جای بحث پیرامون عملکرد ترانزیت کشور با وجود قرارگرفتن در شاهراه ترانزیتی خالی است. بنابراین پژوهش حاضر به روش کتابخانه‌ای و بررسی اسنادی به هدف تحلیل این مهم نگارش یافته است.

### روش‌شناسی

این مقاله از لحاظ هدف در چارچوب تحقیقات کاربردی محسوب می شود. و از لحاظ ماهیت تحقیق در زمره‌ی تحقیقات توصیفی و تحلیلی قرار دارد. به منظور گردآوری داده‌ها با روش مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای و نیز ارجاع به آمار و

اطلاعات موجود در سایت سازمان بنادر و کشتیرانی و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور برای بررسی مهم‌ترین هدف پژوهش یعنی تحلیل عملکرد ترانزیتی کشور استفاده شده است.

### بررسی عملکرد حمل و نقل در زمینه ترانزیت کالا در طی سال‌های ۸۹-۹۴

با مراجعه به اسناد و آمارهای موجود در سازمان بنادر و کشتیرانی و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، میزان کالاهای ترانزیت شده از خاک کشور طی سال‌های ۸۹-۹۴ مورد بررسی قرار گرفت. حجم ترانزیت از طریق انواع روش‌های حمل و نقل استخراج و بر اساس تفکیک کالاها به کالاهای نفتی و غیرنفتی مورد ارزیابی قرار گرفت. عملکرد ترانزیتی هر سال نسبت به سال گذشته مقایسه شد و درصد تغییرات آن بدست آمد. در نهایت با توجه به بررسی‌های صورت گرفته، یافته‌های پژوهشی بدست آمد که در زیر به طور مختصر به آن اشاره می‌شود.

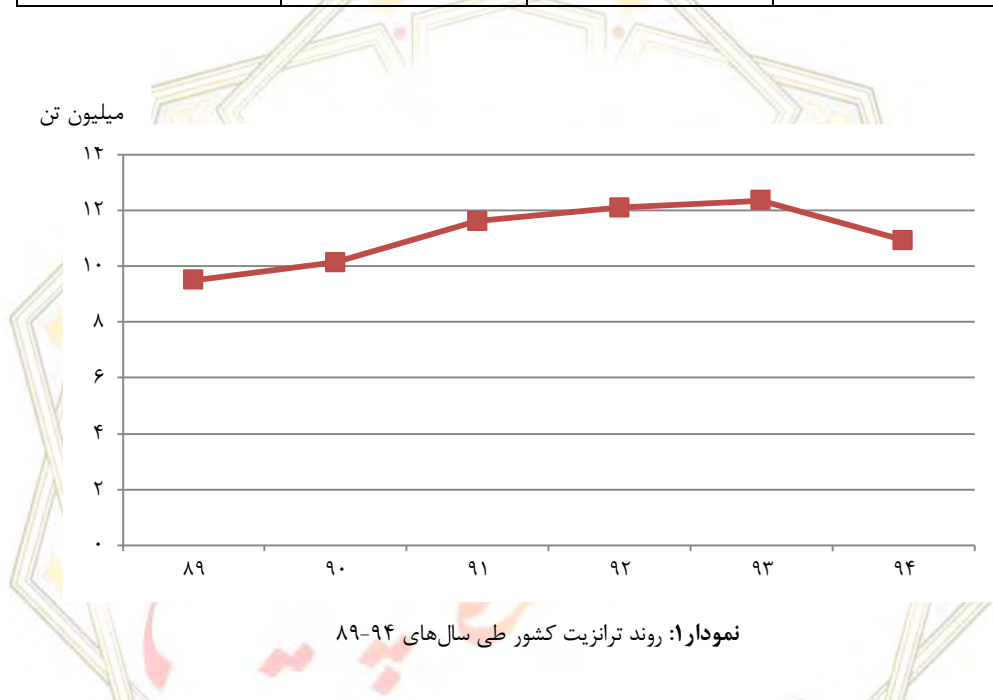
### تجزیه و تحلیل یافته‌های پژوهش

در طی ۱۲ ماهه سال ۱۳۸۹، چیزی بالغ بر ۹۴۹۲۲۷۱ تن کالا از مرزهای کشور عبور کرده است که نسبت به سال ۸۸ به میزان ۷۰۹۰۹۹۴ تن، ۳۴ درصد افزایش داشته است. در طی ۱۲ ماهه سال ۹۰ میزان ترانزیت کالا از خاک کشور ۱۰۱۲۹۹۸۷ تن بوده که در مقایسه با سال ۸۹، رشد ۶٫۷ درصدی داشته است. حجم ترانزیت صورت گرفته از خاک کشور در سال ۹۱، به میزان ۱۱۶۱۵۷۶۷ تن بوده است که نسبت به سال ۹۰، ۱۴٫۷٪ افزایش داشته است. در طی ۱۲ ماهه سال ۹۲ چیزی بالغ بر ۱۲۰۸۴۸۵۱ تن کالا از خاک کشور ترانزیت شده است که در مقایسه با سال ۹۱، ۴٪ افزایش داشته است. در سال ۹۳، در حدود ۱۲۳۴۰۳۹۳ تن کالا از خاک کشور ترانزیت شده است که در مقایسه با سال ۹۲، ۶٫۵ درصد افزایش است و در نهایت میزان ترانزیت صورت گرفته از خاک کشور در سال ۹۴ حدود ۱۰۹۱۹۲۲۲ تن بوده که در مقایسه با سال ۹۳، ۱۱٫۵ درصد کاهش یافته است. میزان ترانزیت کالاهای نفتی در طی سال‌های ۹۴-۸۹ به ترتیب؛ ۲۹۲۹۸۷۷ تن، ۳۶۶۲۱۶۲ تن، ۴۸۵۲۰۷۳ تن، ۵۲۹۷۱۳۶ تن، ۵۵۸۵۴۷۶ تن و ۴۵۲۷۲۲۷ تن بوده است. این میزان از سال ۸۹ تا ۹۳ روند صعودی را داشته اما در سال ۹۴، کاهش یافته است. همچنین میزان ترانزیت کالاهای غیر نفتی در طی سال‌های ۹۴-۸۹ به ترتیب؛ ۶۵۶۲۳۹۴ تن، ۶۴۶۷۸۲۵ تن، ۶۷۶۳۶۹۴ تن، ۶۷۸۷۷۱۵ تن، ۶۷۵۴۹۱۷ تن و ۶۳۹۱۹۹۵ تن بوده است که تقریباً می‌توان گفت از سال‌های ۹۳-۸۹ روند صعودی داشته است اما در سال ۹۴ میزان ترانزیت کالاهای غیرنفتی کاهش یافته است. میزان ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی و مجموع آنها (جمع کل ترانزیت) در طی سال‌های ۹۴-۸۹ در جدول (۱) زیر آورده شده است. همانگونه که مشخص است میزان ترانزیت صورت گرفته از خاک کشور در طی سال‌های ۹۳-۸۹ روند صعودی را سپری نموده اما این روند در سال ۹۴ به شدت کاهش یافته است.

## مجموعه آثار و مقالات برگزیده دهمین کنگره پیشگامان پیشرفت

جدول ۱: عملکرد ترانزیت کشور طی سال‌های ۸۹-۹۴

سال	مواد	نفتی	غیر نفتی	جمع
۸۹		۲۹۲۹۸۷۷	۶۵۶۲۳۹۴	۹۴۹۲۲۷۱
۹۰		۳۶۶۲۱۶۲	۶۴۶۷۸۲۵	۱۰۱۲۹۹۸۷
۹۱		۴۸۵۲۰۷۳	۶۷۶۳۶۹۴	۱۱۶۱۵۷۶۷
۹۲		۵۲۹۷۱۳۶	۶۷۸۷۷۱۵	۱۲۰۸۴۸۵۱
۹۳		۵۵۸۵۴۷۶	۶۷۵۴۹۱۷	۱۲۳۴۰۳۹۳
۹۴		۴۵۲۷۲۲۷	۶۳۹۱۹۹۵	۱۰۹۱۹۲۲۲



با توجه به میزان ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی بر اساس نوع عبور می توان گفت؛ در سال ۸۹ بیشترین حجم ترانزیت صورت گرفته از خاک کشور به ترتیب از طریق دریا به جاده (به میزان ۳۴۱۲۱۰۷) و جاده به دریا (به میزان ۲۰۶۸۲۶۵ تن) صورت پذیرفته است. اما از سال ۹۱ تا سال ۹۴ بیشترین حجم ترانزیت انجام شده از طریق جاده به دریا (به ترتیب میزان؛ ۴۱۵۵۹۵۰، ۵۰۷۶۳۰۷، ۵۷۰۰۳۵۳، ۴۶۳۵۴۴۶ (تن)) و پس از آن از طریق دریا به جاده (به ترتیب میزان؛ ۳۶۰۰۸۶۵، ۳۴۱۰۲۹۷، ۳۲۸۰۷۹۵، ۳۳۹۹۵۵۹ (تن)) به عمل آمده است. در زمینه ترانزیت کالا از طریق راه آهن و جاده نیز می توان گفت در طی سال‌های ۹۰ تا ۹۲، بیشترین سهم عبور کالا متعلق به حمل جاده‌ای بوده است به گونه‌ای که در سال ۹۲ سهم عبور کالا توسط جاده از کل حجم ترانزیت ۹۶٪ بوده است و هرچه به جلوتر می آییم از سهم عبور کالا توسط راه آهن کاسته می شود به گونه‌ای که سهم عبور کالا توسط راه آهن کل ترانزیت در سال‌های ۹۰، ۹۱ و ۹۲ به ترتیب ۹٪، ۷٪ و ۴٪ بوده است.



فعال ترین مرزهای کشور در زمینه ترانزیت و ورود کالا در سال ۸۹، به ترتیب بندرعباس، سرخس، بازرگان، پرویزخان و باشماق با ۳۶٪، ۱۳٪، ۱۰٪، ۹٪ و ۹٪ از کل حجم ترانزیت را به خود اختصاص داده اند. در سال ۹۱ نیز به ترتیب بندرعباس، پرویزخان، بازرگان، باشماق و سرخس فعال ترین مرزهای کشور بوده اند به گونه ای که ۷۶٪ ترانزیت ورودی کالا از این مرزها صورت گرفته است. در سال ۹۲ فعال ترین مرزهای کشور به ترتیب پرویزخان، بندرعباس، بازرگان، باشماق و سرخس بوده اند که به ترتیب ۳۰٪، ۲۸٪، ۱۰٪، ۹٪ و ۵٪ از ترانزیت مرزی را انجام داده اند. مرزهای بندرعباس با ۲۷٪، پرویزخان با ۲۶٪، باشماق با ۱۲٪، بازرگان با ۱۰٪ و لطف آباد با ۶٪ عنوان فعال ترین مرزهای کشور را در سال ۹۳ به خود اختصاص و در مجموع ۸۱٪ از ترانزیت کالاهای ورودی به خاک کشور را انجام داده اند. و در نهایت در سال ۹۴ فعال ترین مرزهای کشور عبارتند از: مرز بندرعباس، پرویزخان، بازرگان، باشماق و سرخس که به ترتیب ۲۹٪، ۲۳٪، ۱۱٪، ۱۰٪ و ۶٪ از ترانزیت ورود کالا را تجربه کرده اند و در مجموع ۷۹٪ از حجم کل ترانزیت ورود کالا را به خود اختصاص داده اند به گونه ای که تنها ۲۱٪ ترانزیت کالاهای ورودی از سایر مرزهای کشور صورت گرفته است.

### بحث و نتیجه گیری

ایران با داشتن ویژگی های منحصر به فرد اقلیمی و جغرافیایی این ظرفیت را دارد تا به یکی از قطب های سیاسی، اقتصادی و صنعتی تبدیل شود که قرار گرفتن در مسیر چهار کریدور بین المللی شمال - جنوب، شرق - غرب، کریدور جنوبی آسیا و کریدور تراسیکا شاهی بر این مدعاست. برخورداری از موقعیت ارتباطی با کشورهای همسایه از جمله ۱۵ کشور از طریق مرزهای آبی و خاکی بر اهمیت این موقعیت ترانزیتی افزوده است. با در نظر گرفتن این موضوع پژوهش حاضر با دیدی تحلیلی نسبت به عملکرد ترانزیتی کشور در خلال سال های ۹۴-۸۹ میزان بهره مندی از این فرصت منحصر به فرد را بررسی و به نتایج زیر دست یافت؛

در طی سال های ۹۳-۸۹ میزان ترانزیت صورت گرفته از خاک کشور هر چند با اختلاف اندک روند صعودی را سپری نموده است، اما بیانگر رونق صنعت ترانزیت در طی این سالهاست. اما در سال ۹۴ میزان ترانزیت نسبت به سال ۹۳ (۱۱،۵ درصد) کاهش داشته است که نشان دهنده کاهش سطح عملکرد ترانزیتی کشور است. از همین روی نیاز است تا عوامل رشد در طی سال های ۹۳-۸۹ و نیز عوامل افت عملکرد ترانزیتی در سال ۹۴ مورد بررسی قرار گیرد.

بر اساس نوع عبور کالا؛ تقریباً می توان گفت؛ در خلال سال های ۹۴-۸۹ بیشترین حجم ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از جاده به دریا و پس از آن از طریق دریا به جاده صورت پذیرفته است. بنابراین می طلبد بیش از پیش بر استانداردهای معبرها و ظرفیت های آنها افزوده شود. از طرفی دیگر، لازم است نسبت به علل عملکرد پایین سایر روش های حمل و نقل از جمله جاده - جاده، دریا - جاده - دریا و راه آهن واکنش نشان داده و راهکارهای مناسب به منظور استفاده حداکثری از این ظرفیت ها به عمل آید. همانگونه که آمارها نشان می دهند میزان ترانزیت کالا از طریق راه آهن در طی سال های ۹۴-۸۹ بسیار اندک و در حال کاهش بوده است. این در حالی است که حمل و نقل جاده ای در مقایسه با حمل و نقل ریلی صرفه ی اقتصادی کمتری دارد، همچنین ایمنی این شیوه ی حمل در مقایسه با راه آهن بسیار کمتر است، با توجه به پتانسیل بالای کشور برای جذب بار ترانزیتی به دلیل موقعیت ویژه ی جغرافیایی کشور، در صورتیکه حمل و نقل ریلی

بتواند عملکرد مناسبی را در جابجایی بار نشان دهد، می‌توان شاهد جذب میزان قابل توجهی از بار در کشور باشیم. از همین روی نیاز است تا علت افت شدید ترانزیت از طریق راه آهن در چند سال اخیر به طور جدی مورد بررسی قرار گیرد و در این زمینه اقدامات جدی صورت پذیرد.

در مورد فعال‌ترین مرزهای کشور در زمینه ترانزیت ورود کالا به طور متوسط می‌توان گفت؛ مرز بندرعباس با در اختیار داشتن ۳۱٪ از حجم ترانزیت‌های صورت گرفته در خلال سال‌های ۹۴-۸۹ فعال‌ترین مرز کشور بوده است. و پس از آن مرزهای پرویزخان، بازرگان، باشقاق و سرخس فعال‌ترین مرزهای کشور به شمار می‌روند. بنابراین لازم است تا عوامل موفقیت آنها به خصوص مرز بندرعباس شناسایی و تقویت شوند و از طرفی دیگر دلایل ضعف عملکردی سایر مرزهای دیگر شناسایی و برطرف گردند. از همین روی پیشنهاد می‌شود در مطالعات بعدی در قالب مطالعات موردی به بررسی وضعیت عملکرد هر یک از مرزهای کشور به خصوص مرز بندرعباس پرداخته و عوامل موفقیت و یا ناکامی هر یک به طور مجزا مورد شناسایی و بررسی گردند.

## منابع

- بیکدلی، علی‌رضا. (۱۳۸۱). "موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران و کشورهای آسیای مرکزی، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز". شماره ۳۷: ص ۷ تا ۲۸، برگرفته از سایت: <http://www.noormags.com/view/fa/articlepage/379984>
- بررسی‌های بازرگانی (۱۳۷۵)، آثار اقتصادی ترانزیت کالا. شماره ۱۱۲، برگرفته از سایت: <http://www.noormags.com/view/fa/articlepage/229747>
- بهبهانی، حمید. (۱۳۸۹). ایران؛ گذرگاه مطمئن تجارت و ترانزیت کالا بین شرق و غرب جهان. ماهنامه ترابران. شماره ۱۷. تهران: مؤسسه انتشاراتی نهضت پویا،
- پزشکی، زهرا. (۱۳۹۳). گزارش از وضعیت صادرات و واردات و ترانزیت جهان. نشریه اقتصاد آسیا، شماره ۵۳، برگرفته از بانک جهانی (Trading Across border Report, Word Bank, 2014)
- رسولی سرابی، اسحاق. (۱۳۸۷). معرفی موقعیت استراتژیک جمهوری اسلامی ایران از نظر دارا بودن مسیرهای مناسب حمل و نقل بین‌المللی و معرفی سیاست گذاری مناسب در جهت توسعه عملیات ترانزیت. هشتمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل ترافیک ایران. تهران: سازمان حمل و نقل ترافیک تهران، برگرفته از سایت: [www.civilica.com](http://www.civilica.com)
- رزاقی، ابراهیم. (۱۳۷۵). گزیده اقتصاد ایران. چاپ اول. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- سعیدآبادی، حیدری، موسوی؛ رشید، حسن، میرنجف. (۱۳۸۹). تحلیل قابلیت‌های استانهای مرزی ایران در توسعه همکاری‌های بین‌المللی جغرافیدانان جهان اسلام. ایران: زاهدان.

ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز. (۱۳۹۲). گزارش مدیریتی. ترانزیت کالا در جهان و ایران، مرکز پژوهش. آمار و اطلاعات ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز.

عبداللهی سویی، سعید. (۱۳۸۹). "کارگروه ترانزیت مطالبات انباشته شده را پاسخ می‌دهد. ماهنامه ترابرن. شماره ۱۷. تهران: مؤسسه انتشاراتی نهضت پویا،

عزیزی، محمد. (۱۳۶۲). "سیمای حمل و نقل در ایران، مجله صنعت حمل و نقل". شماره ۱۹

گروه مطالعات اجتماعی دفتر برنامه‌ریزی و تألیف کتاب‌های درسی. (۱۳۸۹). راهنمای برنامه درسی مطالعات اجتماعی. سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی آموزش.

ملک‌پور، ملک‌رضا. (۱۳۷۴). "ترانزیت کالا و اهمیت آن در اقتصاد کشور". پیام دریا. شماره ۳۵

مطیعی لنگرودی، حسن. (۱۳۸۴). جغرافیای اقتصادی ایران. ویرایش دوم. مشهد: جهاد دانشگاهی مشهد

محمود جانلو، میلاد. (۱۳۹۳). بررسی نقش گمرک امیرآباد بهشهر در توسعه ترانزیت از طریق کریدور. پایان‌نامه کارشناسی. دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، دانشکده مدیریت و اقتصاد دریا.

Ritter Jean. (1971). *Geographie des transports, que sais-je, presses univrsitaires de france: P 75.*

