



فرصت‌سوزی به دلیل ناقص بودن کردورهای ترانزیتی

حسن صدیقی
مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی شنل



۲۶

جایگاه و موقعیت استراتژیک ایران، ترانزیت را به‌عنوان فرصتی مناسب برای خلق ثروت و ارزش افزوده مطرح می‌کند. اما این فرصت بالقوه تاکنون است و برای به فعل درآمدن آن پیش‌نیازهایی لازم است. حسن صدیقی مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی شنل در این گفتگو چشم‌انداز ترانزیت ریلی را تشریح و مشکلات و موانع این مسیر را مورد بررسی قرار داده است.

در عمل چنین اتفاقی نمی‌افتد و اقدامات مؤثر و شایانی در حوزه‌ی ترانزیت ریلی انجام نشده است. نبود توازن بین جاده و ریل را می‌توان از این‌جا دریافت که خطوط آهن کشور بعد از انقلاب ۳ برابر شده، اما شبکه‌ی جاده‌ای و بزرگراهی و آزادراهی ما بیش از ۲۰ برابر رشد کرده است.

طبق آمارهای موجود حدود ۹۰ درصد بار ترانزیتی کشور به‌وسیله‌ی جاده حمل می‌شود و سهم بخش ریلی از ترانزیت صرفاً ۱۰ درصد است. این آمار علی‌رغم تأکیدات مکرر سیاست‌گذاران اقتصادی و مسؤولان حمل و نقل کشور، مبنی بر اولویت‌بخشی حمل ریلی بر حمل جاده‌ای است. اما متأسفانه

توسعه‌ی زیرساخت‌های ریلی چه تأثیری بر افزایش سهم بخش ریلی از مجموع بارهای ترانزیتی کشور خواهد داشت؟



آن‌ها می‌توان شاهد جهش در ترانزیت کشور بود. در بعد سخت‌افزاری نیز توسعه‌ی ترانزیت را نمی‌توان صرفاً محدود به توسعه‌ی خطوط ریلی دانست. موضوعات زیرساختی دیگری که اتفاقاً سهل‌الوصول‌تر و اقتصادی‌تر هستند نیز باید مورد توجه قرار گیرند. زیرساخت‌هایی همچون امکانات بارگیری و تخلیه، ترانشیپ، انبارش، بسته‌بندی، استریپ، استافینگ و خدمات لجستیکی که مکمل زنجیره‌ی حمل‌ونقل ریلی هستند، می‌تواند نقش مهمی در توسعه‌ی ترانزیت ایفا کنند. در بعد توسعه‌ی خطوط ریلی نیز بایستی به این نکته توجه کنیم که باوجود مضیق‌های بودجه‌ای طی سال‌های اخیر، شاهد ایجاد خطوط ریلی جدید در کشور بوده‌ایم، اما متأسفانه برخی از این خطوط فاقد توجه اقتصادی بوده و حمل‌ونقل بار و مسافر در آن‌ها در حداقل مقدار ممکن اتفاق افتاده است. فلذا؛ اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری در ایجاد خطوط مبتنی بر بازدهی اقتصادی، از دیگر راهکارهایی است که می‌تواند بر توسعه‌ی ترانزیت اثرگذار باشد.



پتانسیل حمل‌ونقل ریلی کشور را برای ترانزیت در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ترددی وجود ندارد که پتانسیل ترانزیتی کشور در حوزه‌ی ریلی، به‌شدت بالا است. ایران به لحاظ جغرافیایی جایگاه استراتژیکی در منطقه داشته و با قرار گرفتن در غرب قاره‌ی آسیا، نقطه‌ی اتصال شرق به غرب شده است. همچنین؛ کشور ما با کشورهای زیادی هم‌جوار است و به‌دلیل دسترسی به آب‌های آزاد، می‌تواند مسیر ارتباطی کشورهای محصور در خشکی به آب‌های آزاد باشد. این موقعیت و فرصت ممتاز، به‌خودی‌خود نمی‌تواند موجب مزیت ما باشد و ضمناً تا ابد باقی نمی‌ماند. چرا که می‌بینیم کشورهای رقیب در حال تعریف کریدورهای جایگزین هستند و اگر در زمینه‌ی ترانزیت اقدامات و سرمایه‌گذاری‌های ما به‌سرعت عملیاتی نشوند، ما از مسیرهای ترانزیتی کنار گذاشته می‌شویم.

وقوع جنگ بین روسیه و اوکراین، توجه روسیه را به کریدورهای عبوری از ایران افزایش داده و فرصت مناسبی برای ما ایجاد کرده است که بخشی از ترانزیت بار بین روسیه و جنوب شرق آسیا را به کریدورهای ترانزیتی کشورمان سوق دهیم. اما همان‌طور که پیش‌تر متذکر شدم، یکی از مهم‌ترین کریدورهای ما یعنی کریدور شمال - جنوب نواقصی دارد که نمی‌توانیم از این فرصت به نحو احسن استفاده کنیم.

شرقی می‌تواند دارای توجیه بیشتر شود که مسیر زاهدان به تربت حیدریه متصل شده و از این طریق فاصله‌ی ریلی به میزان معناداری در مسیر چابهار به کشورهای افغانستان و حوزه‌ی CIS کاهش می‌یابد.

کریدورهای شرقی - غربی کشور هم نواقصی دارد. شبکه‌ی ریلی ما از سرخس به رازی فعال است. اما نباید فراموش کنیم که ما بیشترین صادرات را به کشور عراق با حدود ۲۰ میلیون تن در سال دارا هستیم. اما سهم بخش ریلی از این صادرات صفر است. همچنین؛ درآینده، چه از کشور پاکستان و چه از سوی کشورهای CIS، کالاهای زیادی می‌تواند به عراق و سوریه ترانزیت شود. اما تکمیل نشدن این کریدور اثر منفی بر ترانزیت کالا در کشور به جا گذاشته است. اتصال ریلی شلمچه - بصره که مسافتی حدود ۳۲ کیلومتر است، می‌تواند کریدور ترانزیتی شرقی - غربی کشور را فعال کند که در این زمینه علی‌رغم اعلام آمادگی بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه، اقدام مؤثری از سوی متولیان صورت نپذیرفته است. اتصال خط آهن از کرمانشاه به پایانه‌ی مرزی خسروی نیز جزو اقداماتی است که برای تکمیل کریدورهای ترانزیتی شرقی - غربی کشور می‌تواند حائز اهمیت بوده و ترانزیت و صادرات به کردستان عراق و منطقه‌ی شمالی عراق را تسهیل کند.

همچنین؛ در کریدور شرقی - غربی، اتصال ریلی به افغانستان و شهرهای مهم هرات و کابل و فراهم آوردن شرایط بهره‌برداری کامل از آن به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد صادراتی و ترانزیتی کشور، بایستی مورد توجه قرار گیرد. لازم به ذکر است پروژه‌ی خط ریلی از مرز «شمتیخ» تا ایستگاه «روزنک»، علی‌رغم افتتاح صورت گرفته، در حال حاضر به دلیل تخریب ناشی از جنگ داخلی افغانستان، غیرقابل بهره‌برداری است.



توسعه‌ی ترانزیت ریلی فقط با توسعه‌ی شبکه و خطوط ریلی امکان‌پذیر است، یا مباحث دیگری هم در این موضوع باید مورد توجه قرار گیرد؟

بدون شک علاوه بر مباحث سخت‌افزاری، موضوعات نرم‌افزاری نیز در توسعه‌ی ترانزیت می‌تواند تأثیرات قابل توجه و در برخی موارد حتی بیشتر از موضوعات سخت‌افزاری اثر داشته باشند. مشکلات نرم‌افزاری چون؛ ضعف دیپلماسی حمل‌ونقل، نبود پایبندی کامل به توافقنامه‌های دو یا چند جانبه از سوی کشورهای متعاقد، تعدد نهادهای دخیل در حوزه‌ی ترانزیت، اجرا نشدن کامل سیاست پنجره‌ی واحد تجارت فرامرزی، چابک نبودن فرآیندها (به‌ویژه در پایانه‌های مرزی و...)، از جمله موضوعاتی هستند که در صورت رفع یا کاهش

بنابراین؛ در یک نگاه کلی می‌توان دریافت توسعه‌ی زیرساخت‌های جاده‌ای به‌شدت از زیرساخت‌های ریلی پیشی گرفته است. این اتفاقی است که در عموم کشورهای کمتر توسعه یافته شاهد آن هستیم. به این معنی که در این کشورها توجه و سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی سهم کمتری در مقایسه با حمل‌جاده‌ای داشته و متأسفانه کشور ما نیز از این موضوع مستثنی نبوده است.

طبیعتاً ما هر چه زیرساخت‌های ریلی خود را تقویت کنیم و سرمایه‌گذاری‌های لازم را در این حوزه بر اساس مطالعات فنی و اقتصادی و نیازهای واقعی صورت دهیم، سهم بیشتری از ترانزیت بار را به‌سوی خطوط ریلی سوق خواهیم داد. در حال حاضر وجود برخی نواقص زیرساختی در کریدورهای ریلی ترانزیتی مشکل‌ساز و فرصت - سوز و باعث کاهش سهم ریلی در قیاس با جاده‌ای در حوزه‌ی ترانزیت شده است.

به‌عبارت دیگر، مشتریان و صاحبان بار برای انتخاب بین شیوه‌ی حمل، عموماً سه موضوع مهم نرخ حمل بار، ترانزیت تایم و ایمنی محموله را بررسی کرده و تصمیم به انتخاب شیوه‌ی مناسب حمل برای محموله‌های خود می‌کنند. بدیهی است ضعف و یا نقصان زیرساخت ریلی، می‌تواند منجر به افزایش هزینه و زمان حمل به دلیل ضرورت استفاده از خدمات حمل ترکیبی، ترانشیپمنت، تخلیه و بارگیری در برخی از کریدورهای ریلی شود. خدمات مذکور در برخی موارد حتی می‌تواند منجر به خسارت کیفی و بعضاً کمی به بار شود. لذا؛ ضعف در زیرساخت‌های ریلی صاحبان کالا را به سمت حمل جاده‌ای سوق داده و این مشکلات باعث می‌شود بخش خصوصی ریلی در برخی مسیرها در برابر جاده‌ای امکان رقابت نداشته باشد.



کریدورهای ترانزیتی ما در حال حاضر چه وضعیتی دارند؟

کریدور شمال - جنوب (INSTC) به طول ۷ هزار ۴۰۰ کیلومتر که از هلسینکی فنلاند شروع و به دهلی‌نو در هند متصل می‌شود، حد فاصل رشت - آستارا به‌طور حدودی ۱۶۴ کیلومتر هنوز تکمیل نشده و این موضوع سبب شده است این کریدور در بسیاری از پروژه‌های حمل ریلی در مسیر ایران، از نظر اقتصادی و عملیاتی توجیه نداشته باشد و صاحبان کالا ترجیح می‌دهند به‌جای استفاده از حمل ترکیبی در حد فاصل مذکور، مسیر ترانزیتی ایران را با جاده طی کنند.

این کریدور در شاخه‌ی غربی از رشت تا بندرعباس تکمیل شده است. لیکن؛ در شاخه‌ی شرقی این کریدور (از زاهدان تا چابهار)، هنوز اتصال ریلی برقرار نشده است. همچنین؛ در صورتی شاخه‌ی



تعارف‌های حمل بارهای ترانزیتی چه تأثیری بر سهم حمل‌ونقل ریلی در این حوزه دارد؟ آیا تعارف‌گذاری‌ها اصولی و در راستای توسعه‌ی ترانزیت ریلی بوده است؟

تعارف‌های یکی از مهم‌ترین مباحث در توسعه‌ی ترانزیت است. چراکه قیمت حمل بار برای مشتریان در انتخاب مد حمل‌ونقل بسیار مورد توجه قرار می‌گیرد. تعارف‌گذاری‌هایی که برای ترانزیت در کشور ما انجام شده در برخی مسیرها و کالاها بسیار مناسب بوده است. اداره‌ی کل بازرگانی خارجی راه‌آهن اقدامات خوبی در این زمینه انجام داده و به‌عنوان مثال پروتکل خوبی با کشور ترکیه امضا و قیمت‌ها در سمت ایران عموماً دارای توجیه اقتصادی شده است. اما ترکیه در برخی موارد برخلاف این پروتکل هزینه‌هایی را به شرکت‌های ریلی تحمیل می‌کند که عملاً موجب از بین رفتن توجیه اقتصادی حمل بار برای شرکت‌های ریلی می‌شود. متأسفانه کشور ترکمنستان نیز در حوزه‌ی تعیین تعارف‌ها مناسب و هماهنگ با راه‌آهن ج.ا. عمل نکرده و این موضوع بر فعالیت ترانزیتی و بین‌المللی شرکت‌های ریلی تأثیر منفی می‌گذارد. در خصوص تعارف، بهتر آن است با توجه به

متغیرهای محیطی زیاد و اثرگذار بر تصمیم صاحبان کالا، مکانیسمی برای تعارف‌گذاری تعریف کنیم که منعطف و چابک بوده و با رصد مستمر متغیرهای مؤثر بر تصمیمات متقاضیان خدمات حمل‌ونقل ریلی، از جمله؛ وضعیت بازار حمل بار، شرایط کشورهای همسایه، نرخ حمل بار در جاده و ... بتواند با تعارف‌گذاری مناسب ضمن حفظ منافع شرکت‌های ریلی، مزیت حمل بار به‌وسیله‌ی ریل را به همراه داشته باشد.



چه موانع بیمه‌ای و گمرکی بر سر راه ترانزیت ریلی وجود دارد؟

مهم‌ترین موضوعی که در بحث‌های بیمه‌ای بر ترانزیت اثرگذار است، موضوع بن بیمه است. این اواخر ما معضلی را شاهد بودیم که شرکت‌های بیمه‌ای که با گمرک قرارداد داشتند و بیمه‌ی ترانزیت را انجام می‌دادند، توافقاتشان با گمرک دچار مشکل شده بود و این مشکلات به شرکت‌های ریلی هم تسری پیدا کرد و این شرکت‌ها هم نمی‌توانستند بن‌گذاری را انجام دهند. امیدواریم گمرک و شورای عالی بیمه با افزایش شرکت‌های بیمه‌ای فعال در حوزه‌ی ترانزیت، انحصار کنونی چند شرکت بیمه‌ای که در حال حاضر در این بازار فعالیت می‌کنند را از بین ببرند و فضا را برای شرکت‌های ریلی

مساعدتر کنند. موانع گمرکی همواره جزو دغدغه‌های شرکت‌های حمل از جمله شرکت‌های ریلی در حوزه‌ی ترانزیت محسوب می‌شود و تعدد دستورالعمل‌های گمرکی، همواره موجب سردرگمی شرکت‌ها است. ناهماهنگی بین واحدهای مختلف در پایانه‌ی مرزی هم مشکلات شرکت‌ها را مضاعف می‌کند. چنانچه پنجره‌ی واحد تجارت فرامرزی که گمرک متولی آن است به شکل جدی‌تری اجرایی شود، رویه‌های گمرکی با سرعت و سهولت بیشتری انجام می‌شود و جریان حمل‌ونقل هم سریع‌تر و بهتر می‌شود و بازرگانان و ذی‌نفعان از آن منتفع خواهند شد.

نکته‌ی پایانی این‌که، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی طبق تبصره‌ی (۲) ماده‌ی (۹۸) آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون امور گمرکی، نیاز به تضمین و بن‌گذاری ندارند. به‌عبارت دیگر، طبق قانون در رویه‌ی ترانزیت خارجی، کلیه‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی که مجوز از وزارت راه و شهرسازی دارند، بایستی سپرده‌ی تضمین در حد تعارف‌های کالای مجاز بگذارند. اما شرکت‌های ریلی که کالای خود را با راه‌آهن حمل می‌کنند، از این رویه مستثنی شده و می‌توانند به‌جای این تضمین تعهد بدهند. اما متأسفانه با وجود این که سال‌هاست این موضوع تصویب شده و قانونی است، از سوی گمرک ج.ا. به مرحله‌ی اجرا در نمی‌آید.

