



امروزی بر کریدورهای مهم تجاری ایران با تمرکز بر کریدور تسهیل شده گمرکی ایران و روسیه

- نام پژوهش: مروری بر کریدورهای مهم تجاری ایران
- با تمرکز بر کریدور تسهیل شده گمرکی ایران و روسیه | کدشناسایی: ۱۱۱۱۱۰۰۱۲۰۱ تهیه شده: واحد پژوهش و بررسی های اقتصادی
- انتشارات: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان
- تاریخ انتشار: اسفندماه ۱۴۰۰
- صاحب امتیاز: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان
- تهیه کننده: سید حسن ملک حسینی
- ناظر علمی: دکتر زهرا زمانی، دکتر مصطفی مبینی دهکردی



کشور در چند سال گذشته، با روند نزولی میزان ترانزیت روبه‌رو بود، به طوری که میزان کاهش در دو سال گذشته شدیدتر شد این روند کاهشی اگرچه متأثر از تحریم‌ها و وقوع بحران کرونا بوده، ولی ارتباط مستقیم و معناداری نیز با نظام برنامه‌ریزی و مدیریتی کشور دارد.

● خلاصه مدیریتی

به‌رغم قرارگیری ایران در مسیرهای ترانزیتی مختلف از جمله کریدور شمال- جنوب، کریدور اقتصادی چین- آسیای میانه- آسیای غربی، کریدورهای حمل‌ونقلی تعریف‌شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی اکو مانند کریدور اسلام آباد-تهران- استانبول، و کریدور ایران-عراق- سوریه، توجه لازم و کافی به این ظرفیت فوق‌العاده نشده است. عدم توجه لازم به ظرفیت ترانزیتی ایران در حالی است که این موضوع علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد کشور، می‌تواند ارزش راهبردی برای کشور داشته باشد، چراکه موجب گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران خواهد شد و کاهش تحریم‌پذیری اقتصاد ایران را به همراه خواهد داشت. کشور در چند سال گذشته، با روند نزولی میزان ترانزیت روبه‌رو بوده، به طوری که میزان کاهش در دو سال گذشته شدیدتر شده بود است این روند کاهشی اگرچه متأثر از تحریم‌ها و وقوع بحران کرونا بوده، ولی ارتباط مستقیم و معناداری نیز با نظام برنامه‌ریزی و مدیریتی کشور دارد. به طوری که فاصله اساسی وضع موجود با وضع مطلوب ترانزیت در طول دهه‌های گذشته نیز نشان می‌دهد که ناکارآمدی در استفاده از استعدادهای ترانزیتی کشور ریشه در عوامل دیگری غیر از تحریم‌ها و همه‌گیری کرونا دارد. یکی از بهترین راه‌ها در جهت تنوع بخشیدن به اقتصاد و توسعه تجارت بین‌المللی، استفاده از ظرفیت‌های کریدورهای تجاری کشور است. از این‌رو، بررسی کریدورهای تجاری به‌عنوان یکی از ظرفیت‌های مهم کشور در جهت زدودن مشکلات

و اتخاذ تدابیری برای استفاده از این ظرفیت‌ها بسیار مهم است. از بین کریدورهای مهم تجاری، کریدور سبز گمرکی ایران و روسیه به‌خصوص در شرایط تحریم از اهمیت بیشتری برخوردار است و فرصت‌های فراهم شده از طریق این کریدور سبب تشویق تولیدکنندگان ایرانی برای صادرات بیشتر می‌شود. موانعی نظیر ناشناخته بودن ابعاد و منافع کریدورها برای دولت‌ها و همچنین بخش خصوصی، تغییر مداوم قوانین گمرکی و عدم ثبات در این بخش، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی ضعیف و بی‌اطلاعی فعالان اقتصادی از این موقعیت‌ها باعث عدم استفاده بهینه از ظرفیت‌های ناشی از کریدورهای تجاری شده که باید در جهت رفع این موانع چاره‌اندیشی شود.

● مقدمه

سال‌هاست که تجارت فقط مختص به کشورهای همسایه نبوده و ترانزیت نیز محشی جدید در دنیای تجارت نیست. ولی امروزه به دلیل روابط تجاری گسترده‌تر در سطح جهانی و شدت رقابت جهت کسب بازارهای جدید، ترانزیت اهمیت بیشتری یافته است. به طوری که، کشورهای زیادی با برنامه‌ریزی و استفاده بهینه از موقعیت‌ها و امکانات ترانزیتی‌شان به درآمدهای هنگفتی از این راه دست یافته‌اند. ایران از جمله کشورهایی است که به دلیل موقعیت استراتژیک و جغرافیای خاصی که دارد از جایگاه ویژه‌ای در ارتباطات تجاری و ترانزیت برخوردار است، تا جایی که محل گذر چندین کریدور مهم بین‌المللی است، از جمله کریدورهای شمال - جنوب، شرق - غرب، جنوب آسیا و تراسیپکا که چهار کریدور مهم ارتباطی جهان هستند. این



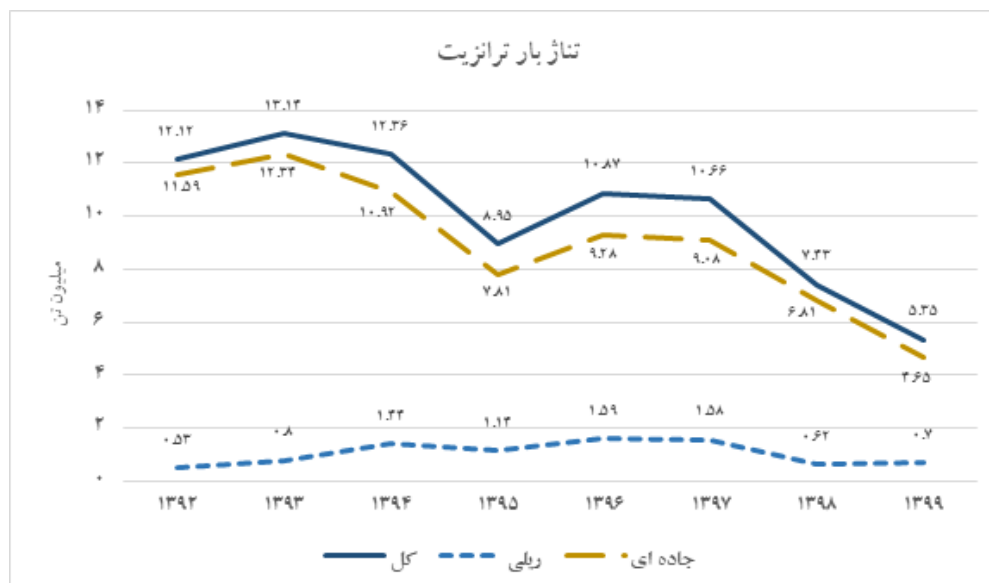
جغرافیای ایران و موقعیت ژئوپلیتیکی آن، اهمیت ویژه‌ای به کشور به لحاظ ترانزیت بار در اقتصاد جهانی بخشیده است. شبکه‌های ارتباطی ریلی، جاده‌ای و هوایی ایران، پتانسیل‌های ارزشمند و یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای کشور محسوب می‌شوند.

داشته باشد، چراکه موجب گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران خواهد شد و کاهش تحریم‌پذیری اقتصاد ایران را به همراه خواهد داشت. در حالی که، رقبای ایران در حال گسترش قدرت خود از طریق توسعه ناوگان حمل‌ونقل و ارتقای جایگاهشان در کریدورهای تجاری هستند، اگر سیاست‌گذاران و متصدیان امر، چالش‌های پیش‌روی ناوگان حمل‌ونقل و تجارت خارجی کشور را برطرف نکنند، ایران از مارا تن جهانی حذف می‌شود؛ چراکه، دنیا معطل ایران نمی‌شود و راه‌های ترانزیتی جایگزین پیدا می‌کند. طبق آمار رسمی، میزان ترانزیت از مسیر ایران در ۹ ماهه امسال حدود ۹ میلیون تن بوده است و باید دید چه ضعف‌ها و ایراداتی در مسیر ایران وجود دارد که می‌توان با رفع آن‌ها به افزایش ترانزیت از مسیر ایران کمک کرد. آمار و ارقام نشان می‌دهد که در سال‌های اخیر ایران در مسیر ترانزیت از رقبای منطقه‌ای جامانده است. شرایطی که طی دو سال اخیر به دلیل تحریم و کرونا شدت گرفته و میزان ترانزیت کشور را بیش از ۵۰ درصد کاهش داده است. در دوره ۸ ساله ۹۹-۹۲ تنها یک‌بار، در سال ۱۳۹۳ میزان ترانزیت کشور به مرز ۱۳ میلیون تن رسیده است. این در حالی است که براساس پژوهش‌های موجود ظرفیت بالقوه ترانزیتی کشور سالانه ۸۰ میلیون تن است؛

کریدورها، فرصت‌های زیادی را در اختیار کشور قرار داده‌اند تا با استفاده بهینه از آن‌ها به کسب درآمد ارزی و رشد اقتصادی دست یافته و جایگزینی مناسب نیز برای صادرات نفتی باشند. در شرایطی که تجارت کشورها به هم گره خورده و وابستگی متقابل بین کشورها و کشورهای منطقه رخ می‌دهد، طبیعی است که ترانزیت هم شکل بگیرد چرا که ایران به دریای شمال و جنوب متصل است و تعدادی از کشورهای همسایه محصور در خشکی می‌توانند از این فرصت استفاده کنند.

جغرافیای ایران و موقعیت ژئوپلیتیکی آن، اهمیت ویژه‌ای به کشور به لحاظ ترانزیت بار در اقتصاد جهانی بخشیده است. شبکه‌های ارتباطی ریلی، جاده‌ای و هوایی ایران، پتانسیل‌های ارزشمند و یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای کشور محسوب می‌شوند. به‌رغم قرارگیری ایران در مسیرهای ترانزیتی مختلف از جمله کریدور شمال- جنوب، کریدور اقتصادی چین- آسیای میانه- آسیای غربی، کریدورهای حمل‌ونقلی تعریف‌شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی اکو مانند کریدور اسلام آباد- تهران- استانبول، و کریدور ایران- عراق- سوریه، توجه لازم و کافی به این ظرفیت فوق‌العاده نشده است. عدم توجه لازم به ظرفیت ترانزیتی ایران در حالی است که این موضوع علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد کشور، می‌تواند ارزش راهبردی برای کشور

• شکل ۱. عملکرد ترانزیتی کشور طی سال‌های ۹۹-۹۲



• (منبع: دنیای اقتصاد)

خزر و از جنوب به خلیج فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از جمله چین دارد، می‌توان آن را به‌عنوان شاهراه تجارت بین‌المللی محسوب نمود. بنابراین بررسی کریدورهای عبوری در انتخاب روش حمل و نقل بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار بوده و بررسی کریدورهای تجاری به‌عنوان یکی از ظرفیت‌های مهم کشور در جهت زدودن مشکلات و اتخاذ تدابیری برای استفاده از این ظرفیت‌ها بسیار مهم است. از بین کریدورهای مهم تجاری، کریدور سبز گمرکی ایران و روسیه به‌خصوص در شرایط تحریم از اهمیت بیشتری برخوردار است و فرصت‌های فراهم شده از طریق این کریدور سبب تشویق تولیدکنندگان ایرانی برای صادرات بیشتر می‌شود. از این‌رو، در این گزارش، کریدورهای تجاری مهم گذرنده از کشور به‌ویژه کریدور سبز گمرکی ایران و روسیه، مزایایی که به‌دنبال دارند و موانعی که باعث عدم استفاده بهینه از تمامی ظرفیت‌های ایجادشده از طریق این کریدورها می‌شود، مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

• کریدورهای تجاری، مفهوم و انواع آن‌ها

کریدور به جابه‌جایی بار از مبدأ تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه مسیری ترانزیت گفته می‌شود. به‌عبارتی، کریدور مسیری است که برای حمل‌ونقل استفاده شده و به‌عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین‌المللی، کشوری و منطقه‌ای تلقی می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل

یعنی کشور سالانه می‌تواند بیش از ۸ میلیارد دلار درآمد ارزی از ترانزیت داشته باشد که به‌تنهایی بیشتر از یک‌چهارم کل صادرات غیرنفتی است. تقریباً عمده این میزان بار نیز سهم بخش جاده‌ای کشور بوده و بخش ریلی تقریباً سهم چندانی در عملکرد ترانزیتی نداشته است. کشور در چند سال گذشته، با روند نزولی میزان ترانزیت روبه‌رو بوده، به‌طوری‌که میزان کاهش در دو سال گذشته شدیدتر شده و بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است. روند موجود اگرچه متأثر از تحریم‌ها و وقوع بحران کرونا بوده، ولی ارتباط مستقیم و معناداری نیز با نظام برنامه‌ریزی و مدیریتی کشور دارد. فاصله اساسی وضع موجود با وضع مطلوب ترانزیت در طول دهه‌های گذشته نیز نشان می‌دهد که ناکارآمدی در استفاده از استعدادها ترانزیتی کشور ریشه در عوامل دیگری غیر از تحریم‌ها و همه‌گیری کرونا دارد. شکل (۱) عملکرد ترانزیتی کشور طی سال‌های ۹۲ تا ۹۹ را نشان می‌دهد.

براساس پژوهش‌های انجام‌شده، اگرچه موقعیت ژئوپلیتیکی اهمیت ویژه‌ای به لحاظ ترانزیت بار در اقتصاد جهان به آن بخشیده است، اما در سال‌های اخیر به موازات عملکرد ترانزیتی ناموفق و در مقابل فعالیت گسترده و سرمایه‌گذاری سنگین رقباتی منطقه‌ای، ایران به‌سرعت به حاشیه رانده خواهد شد. با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی ایران در منطقه و دسترسی که از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای



فاصله اساسی وضع موجود با وضع مطلوب ترانزیت در طول دهه‌های گذشته نیز نشان می‌دهد که ناکارآمدی در استفاده از استعدادها ترانزیتی کشور ریشه در عوامل دیگری غیر از تحریم‌ها و همه‌گیری کرونا دارد.

و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده ای برای جا به جایی بار در کمترین هزینه و زمان ممکن استفاده نمود. کریدورهای حمل و نقل انواع مختلفی دارند، که عبارتند از:

- کریدورهای تجاری داخلی که به منظور حمل و نقل بار داخل شبکه راه یک کشور ایجاد می گردد.
- کریدورهای تجاری خارجی که برای حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی از (به) یک کشور ایجاد می شود.
- کریدورهای ترانزیتی تبادل کالا که به منظور حمل و نقل بار و مسافر با سایر کشورهای مرزی ایجاد می شود.
- کریدور بین المللی که به عنوان نوع خاصی از کریدور ترانزیتی کالا یا تجاری طبقه بندی می شود. این کریدور یک شبکه بین المللی از مسیرهای حمل و نقل بار است که شامل انواع جاده، خطوط راه آهن و مسیر آبی بوده و در جهت توسعه حمل و نقل مرکب (حمل و نقل چند وجهی)، رونق اقتصادی، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آنها برنامه ریزی شده و هم چنین برای افزایش امنیت حمل بار به کار می رود.

● اهمیت ترانزیتی ایران و فواید عبور کریدورهای تجاری از ایران

صنعت ترانزیت در دنیای امروز نقش بسیار مهمی در درآمد زایی، ایجاد اشتغال و ارتقای روابط میان کشورها دارد، این نقش در خصوص ایران که به دلیل موقعیت جغرافیایی بی نظیر خود در چهار راه ترانزیتی شرق و غرب قرار گرفته، بسیار پررنگ تر و حیاتی تر است. ترانزیت کالا علاوه بر دست آوردهای اقتصادی امنیت کشور و منطقه را به هم گره زده و باعث افزایش ضریب امنیتی کشور می شود. کشور ایران به عنوان یکی از کشورهای بزرگ و تأثیرگذار در خاور میانه با داشتن دو راه آبی بزرگ در شمال و جنوب خود می تواند به منزله شاهراه اصلی ترانزیت آسیا و اروپا قلمداد شود.

برخورداری از امنیت و مزیت جغرافیایی یکی از مهمترین عواملی است که می تواند به خوبی زمینه ساز توسعه ترانزیت در یک کشور باشد، بر همین اساس ایران همواره به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه صاحبان کالا بوده است، به گونه ای که آثار چرخ های این صنعت هنوز هم بر جاده ابریشم باقی است. در عصر حاضر با فروپاشی نظام سوسیالیستی در

شوروری و نیاز کشورهای آسیای میانه به دسترسی به آب های آزاد از یک سو و رشد فرآیند اقتصادی کشورهای شرق و جنوب آسیا و علاقمندی آنان به تجارت با غرب به انضمام ناامنی مسیرهای رقیب در روسیه و داغستان، افغانستان و پاکستان از سوی دیگر باعث شد تا بار دیگر ایران مورد توجه دنیای تجارت قرار گیرد.

همسایگی جمهوری اسلامی ایران با آسیای میانه و دارا بودن مشترکات دینی، فرهنگی و تاریخی، نیاز این منطقه به استفاده از قلمرو ایران برای توسعه تجارت و ترانزیت همه و همه موقعیت ممتازی را برای کشور ما فراهم آورده است که بسط روابط اقتصادی و سیاسی با این منطقه را تسهیل می کند؛ با استفاده از چنین موقعیتی کشور ما می تواند در آینده به شریک بزرگ تجاری، ترانزیتی آسیای میانه تبدیل شود.

اهمیت ژئو اکونومی ایران برای منطقه آسیای مرکزی به حدی است که کارشناسان جهانی و استراتژی های توسعه، نقش رهبری و پیشتازی ایران را برای آسیای میانه محرز می دانند. پنج کشور آسیای میانه در مرکز سرزمین وسیع روسیه، فاقد راه های دسترسی مستقیم به آب های آزاد بوده و جز محدود کشورهای محصور در خشکی هستند، متوسط فاصله پایتخت های این ۵ کشور با استثناء ترکمنستان از نزدیکترین بندر حدود ۳۰۰۰ کیلومتر است. چهار کشور از این پنج کشور برای رسیدن به آب های آزاد باید از قلمرو یک کشور دیگر عبور کنند. از آن جا که توسعه اقتصادی و رفاه اقتصادی در آسیای میانه به گسترش تجارت خارجی مستقیم با بقیه کشورهای جهان بستگی دارد و از طرف دیگر پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، سهم تجارت هر یک از این پنج کشور با کشورهای مشترک المنافع کاهش یافته و این روند ادامه خواهد یافت لذا آسیای میانه برای توسعه تجارت خارجی خود با جهان ناچار به استفاده از مسیرهای ترانزیت کالا از قلمرو سایر کشورها، علاوه بر مسیر سنتی روسیه خواهد بود و کشور ایران یکی از مهم ترین مسیرها محسوب می شود. همچنین با بررسی شاخه شرقی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب که تماماً از خاک ایران عبور کرده و زمینه ساز اتصال کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به آب های آزاد است، در خواهیم یافت هیچ مسیر رقیبی برای این کریدور ترانزیتی وجود نداشته و کشور ایران در



اهمیت ژئو اکونومی ایران برای منطقه آسیای مرکزی به حدی است که کارشناسان جهانی و استراتژی های توسعه، نقش رهبری و پیشتازی ایران را برای آسیای میانه محرز می دانند.



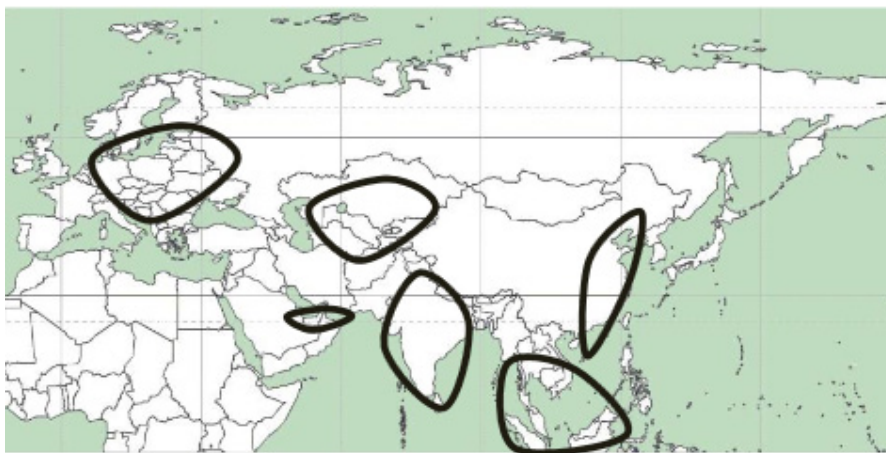
● شکل ۲. مزیت مطلق ایران در بهره مندی از کریدورهای ترانزیتی

اسلامی ایران برای حمل کالاهای ترانزیتی، به ازای هر ۱۰ میلیون تن کالای جابجا شده ۹/۰ میلیارد دلار درآمدهای حاصل از کرایه حمل افزایش خواهد یافت که باید به این مبلغ درآمدهای گمرکی و دیگر درآمدها را نیز اضافه کرد. همچنین با توجه به نیروی کار مورد نیاز برای ساخت، تعمیر و نگهداری و ارائه ی خدمات

این زمینه از مزیت مطلق برخوردار است (شکل ۲).

در شکل (۳) نیز اهمیت ایران در ترانزیت بین‌المللی نشان داده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود، ترانزیت کالا از خاک ایران می‌تواند منافع اقتصادی صاحبان کالا در مناطق مختلف را به

● شکل ۳. وابستگی منافع اقتصادی کشورها به امنیت ایران



حمل و نقلی، جابجایی این میزان کالا از کشور ۶۵ هزار شغل ایجاد خواهد کرد. جدول (۱) تعداد شغل ایجاد شده و میزان درآمد را به تفکیک نشان می‌دهد.

● **کریدورهای تجاری بین‌المللی عبوری از ایران**
در ادامه به معرفی و بررسی مهم‌ترین کریدورهای تجاری عبوری از ایران پرداخته می‌شود:

● **کریدور شمال-جنوب**
کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب

ثبات ایران وابسته کند و با افزایش هزینه، احتمال اقدامات خصمانه علیه کشور را کاهش دهد. علاوه بر این ترانزیت کالا با افزایش درآمدهای دولت و ایجاد شغل باعث کاهش آسیب پذیری ساختارهای اقتصادی کشور خواهد شد.

همچنین، با فرض این‌که کالاهای عبوری از ایران در مسیر بندر عباس تا بندر امیرآباد و بالعکس جابجا شوند و حمل کالا بر عهده شبکه ریلی باشد، با توجه به تعرفه های اعلام شده توسط شرکت راه آهن جمهوری



ترانزیت کالا از خاک ایران می‌تواند منافع اقتصادی صاحبان کالا در مناطق مختلف را به ثبات ایران وابسته کند و با افزایش هزینه، احتمال اقدامات خصمانه علیه کشور را کاهش دهد.

مروری بر کریدورهای مهم تجاری ایران با تمرکز بر کریدور تسهیل شده گمرک ایران و روسیه | اسفندماه ۱۴۰۰

● جدول ۱. اشتغال‌زایی و درآمدزایی افزایش ترانزیت از کشور

میزان بار		۵۰ میلیون تن
تعداد لکوموتیو مورد نیاز		۴۲۵
تعداد واگن مورد نیاز		۷۲۵۰
اشتغال	اشتغال هر لکوموتیو	۲۸/۵
	اشتغال هر واگن	۱۰
	ضریب اشتغال غیر مستقیم	۲/۹۳
درآمد	کرایه حمل هر کانتینر	۸۷۹
میزان اشتغال		۳۳۵۰۰۰ نفر
میزان درآمد سالانه (از محل کرایه)		۴/۵ میلیارد دلار



بزرگ‌ترین ویژگی
کریدور شمال-
جنوب کوتاه
کردن زمان حمل
ونقل کالاهاست.
کشورهای
استفاده‌کننده از
مسیر هر چند
ممکن است در
ابتدای راه‌اندازی
این کریدور متحمل
هزینه‌های مالی و
اقتصادی شوند،
ولی با فعال شدن
آن و کاهش فاصله
زمانی انتقال کالا
از هند به روسیه
و اروپا، به سرعت
هزینه‌ها جبران
می‌شود.

چون امیرآباد و از کشورهای آسیای میانه چون ترکمنستان تا بنادر جنوبی ایران چون بندر شهید رجایی امتداد یافته و به بنادر جنوبی خلیج فارس تا کشورهای جنوب شرقی آسیا از قبیل سنگاپور و کشورهای حاشیه اقیانوس هند و خلیج فارس مانند قطر و هند، منتهی می‌شود. کریدور شمال- جنوب مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپاست که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. این کریدور، یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این راه‌گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال‌ها و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند. بزرگ‌ترین ویژگی کریدور شمال- جنوب کوتاه کردن زمان حمل و نقل کالاهاست. کشورهای استفاده‌کننده از مسیر هر چند ممکن است در ابتدای راه‌اندازی این کریدور متحمل هزینه‌های مالی و اقتصادی شوند، ولی با فعال شدن آن و کاهش فاصله زمانی انتقال کالا از هند به روسیه و اروپا، به سرعت هزینه‌ها جبران می‌شود. در واقع، با فعال‌سازی کریدور شمال- جنوب صرفه‌جویی احتمالی در حدود ۲۵۰۰ دلار در هر ۱۵ تن محموله نسبت به مسیر معمول کانال سوئز به دست می‌آید. همچنین زمان حمل و نقل را می‌توان به ۲۵ تا ۳۰ روز در مقایسه با ۴۰ تا ۶۰ روز از طریق سوئز کاهش داد. به‌عنوان مثال، طی کردن مسیر بین بمبئی و مسکو تنها ۱۹ روز (در مقابل ۳۲ تا ۳۷ روز از طریق کانال سوئز) طول می‌کشد

در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ در سن‌پترزبورگ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند و به‌منظور ترویج همکاری‌های حمل‌ونقلی بین اعضا تأسیس شد. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه را از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌کند. در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این کریدور می‌تواند در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش داشته باشد. اکنون این کریدور با پذیرش ده عضو جدید گسترش یافته است که این اعضا عبارتند از: آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه. بلغارستان نیز به‌عنوان عضو ناظر در این کریدور حضور دارد. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان کشور امین انتخاب شده که وظیفه دارد طرف‌های متعاقد را در خصوص پیوستن سایر کشورها به این موافقت‌نامه و یا کناره‌گیری هر یک از طرف‌های متعاقد از آن مطلع کند. مبدأ این کریدور کشور فلاند (اروپای شمالی) و مقصد آن کشورهای آسیای جنوب شرقی، خلیج فارس و دریای عمان می‌باشد. در این کریدور می‌توان از حمل و نقل دریایی و ریلی در بین مسیر برای حمل بار استفاده نمود و مسیر آن بدین ترتیب است که از طریق بنادری چون هامبورگ و آمستردام، کشورهای اروپای شمالی مانند نروژ و سوئد را به بندر سن پترزبورگ و مسکو در روسیه متصل نموده و از بنادر روسی تا بنادر جنوبی دریای خزر هم



کریدور شرق-غرب که همان جاده باستانی ابریشم است، می تواند کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی را از طریق قلمرو ایران به حوزه های قفقاز، آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه منتقل نموده و متقابلاً کالاهای تولیدی در این نواحی را نیز به بازارهای آسیای میانه و چین ترانزیت نماید.

در شرق و شمال شرقی را از طریق قلمرو ایران به حوزه های قفقاز، آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه منتقل نموده و متقابلاً کالاهای تولیدی در این نواحی را نیز به بازارهای آسیای میانه و چین ترانزیت نماید. این کریدور با پوشش دادن شش مسیر مختلف حمل و نقل (ایران به کشورهای آسیای میانه، خاور دور، شرق آسیا و آسیای جنوب شرقی، اروپا و آفریقا)؛ اتصال اروپا و آفریقا به خاور دور از طریق دریای مدیترانه و گذر از ایران را امکان پذیر نموده است. مسیر ایرانی کریدور شرق - غرب از مرزهای شمال شرقی ایران شامل:

و مسافت را از حدود ۱۶۱۱۲ کیلومتر (۸۷۰۰ مایل دریایی) به حدود ۷۰۷۵ کیلومتر کاهش می دهد. به همین ترتیب، حمل و نقل بین هند و فنلاند تنها ۲۱ روز طول می کشد که حدود ۴۵ روز از حالت معمول کمتر است. به طور کلی اهداف تأسیس این کریدور عبارتند از:

- توسعه مناسبات حمل و نقلی به منظور سامان دهی حمل و نقل کالا و مسافر در کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب.
- افزایش دسترسی طرف های متعهد این موافقت نامه به

● شکل ۴. کریدور شرق-غرب یا جاده باستانی ابریشم



دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف آباد، اینجه برون، به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل: جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمچین، باشماق، خسروی و بالعکس است. این مسیر دارای دسترسی ریلی در محور سرخس - رازی به طول ۲۰۰۸ کیلومتر و با ظرفیت حمل نقل دو میلیون تن بار می باشد.

● کریدور جنوبی آسیا

مسیر این کریدور با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه قاره هند از طریق میرجاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و نهایتاً از طریق مرزهای شمال غربی شامل بازرگان، رازی و خسروی در مرز کشورهای ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج شده و به سمت حوزه های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می یابد. طول این مسیر در محور میرجاوه - رازی ۲۴۹۶ کیلومتر بوده و ظرفیت حمل و نقل سه میلیون تن بار را دارا است. لازم به ذکر است بخشی از این مسیر

بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقلی ریلی، جاده ای، دریایی، رودخانه ای و هوایی.

- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین المللی کالا و مسافر.
- تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط زیست براساس استانداردهای بین المللی.
- هماهنگ سازی سیاست های حمل و نقل و همچنین پی ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز حمل و نقل برای اجرای این موافقت نامه.
- تأمین شرایط برابر جهت عرضه کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد در چارچوب کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب.

● کریدور شرق-غرب

کریدور شرق-غرب که همان جاده باستانی ابریشم است، می تواند کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه

مروری بر کریدورهای مهم تجاری ایران با تمرکز بر کریدور تسهیل شده گمرک ایران و روسیه | اسفندماه ۱۴۰۰

● شکل ۵. کریدور شمال-جنوب



طول ۲۳۵ کیلومتر در محور زاهدان - کرمان فاقد ارتباط ریلی بوده و با توجه به این که این محور در آینده ساخته خواهد شد و ارتباط ریلی اروپا با شبه قاره هند به طور کامل برقرار خواهد شد. همچنین در راستای

ترانزیتی شرق- غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشورهای آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه را در پی خواهد داشت.

● کریدور تراسیکا

● شکل ۶. کریدور تراسیکا



توسعه ارتباط ریلی - ترانزیتی کشور و جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با عراق و حوزه دریای مدیترانه ۶۲۰ کیلومتر راه آهن در محور اراک - خسروی احداث خواهد شد که این امر توسعه ترانزیت در کریدورهای

تراسیکا کریدوری بین‌المللی است که آسیا را به اروپا متصل می‌کند؛ اعضای این کریدور کشورهای بلغارستان، اوکراین، رومانی، مولداوی و ترکیه در حاشیه دریای سیاه و گرجستان، ارمنستان و



تراسیکا کریدوری بین‌المللی است که آسیا را به اروپا متصل می‌کند؛ اعضای این کریدور کشورهای بلغارستان، اوکراین، رومانی، مولداوی و ترکیه در حاشیه دریای سیاه و گرجستان، ارمنستان و آذربایجان در منطقه قفقاز و ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان در آسیای میانه اند که در سال ۱۳۸۸ جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان چهاردهمین کشور عضو این کریدور شناخته شد.

● شکل ۷. کریدور جنوبی آسیا



در اردیبهشت سال ۱۳۹۵ موافقت‌نامه همکاری متقابل در امور گمرکی میان ایران و روسیه در قالب کریدور سبز گمرکی، بین رؤسای کل گمرکات دو کشور امضاء شد. هدف از امضای این تفاهم‌نامه ضرورت توسعه تجارت بین دو کشور از طریق تسریع در انجام تشریفات گمرکی، افزایش حجم تجارت و ایجاد شرایط مطلوب برای فعالان تجاری و توسعه همکاری‌های گمرکی به‌ویژه در زمینه تبادل الکترونیکی اطلاعات و افزایش کارایی کنترل‌های گمرکی اعلام شد.

● کریدور آلتید

کریدور آلتید نیز یکی دیگر از کریدورهای بین‌المللی است که در سال ۱۹۹۲ به منظور تسهیل حمل و نقل زمینی توسط کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه تأسیس گردید این کریدور، شامل سه کریدور شمالی، مرکزی و جنوبی می‌باشد، بدین صورت که در کریدور شمالی کشورها از طریق روسیه و قزاقستان به اروپا متصل می‌شوند، در کریدور جنوبی با گذر از مرز شمالی ایران و کشور ترکمنستان به ترکیه، بلغارستان و در انتها به اروپا متصل می‌گردند و در نهایت کریدور مرکزی شامل مسیری از ترکمنستان، دریای خزر، بندر ترکمن، شهر باکو و مرکز اروپا می‌باشد. به‌عبارت دیگر، کریدور آلتید مرز شمالی ایران و ترکمنستان و مناطق حاشیه دریای خزر و بندر ترکمن را شامل می‌شود.

● کریدور تسهیل شده گمرکی (کریدور سبز)

در اردیبهشت سال ۱۳۹۵ موافقت‌نامه همکاری متقابل در امور گمرکی میان ایران و روسیه در قالب کریدور سبز گمرکی، بین رؤسای کل گمرکات دو کشور امضاء شد. هدف از امضای این تفاهم‌نامه ضرورت توسعه تجارت بین دو کشور از طریق تسریع در انجام تشریفات گمرکی، افزایش حجم تجارت و ایجاد شرایط مطلوب برای فعالان تجاری و توسعه همکاری‌های گمرکی به‌ویژه در زمینه تبادل

آذربایجان در منطقه قفقاز و ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان در آسیای میانه اند که در سال ۱۳۸۸ جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان چهاردهمین کشور عضو این کریدور شناخته شد. برنامه این کریدور در ماه می ۱۹۹۳ میلادی در نشست وزرای حمل و نقل و تجارت هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای میانه و سه جمهوری قفقاز) در بروکسل ارائه شد که طی آن یک کریدور حمل و نقل شرق - غرب از طریق دریای سیاه - جمهوری قفقاز - دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه تعریف گردید. اهداف اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا به شرح ذیل است :

- حمایت سیاسی و اقتصادی از استقلال جمهوری‌ها و افزایش ظرفیتهای آنها از طریق دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی به کمک مسیرهای متعدد حمل و نقل.
- افزایش همکاری‌های منطقه‌ای میان کشورهای عضو.
- استفاده از تراسیکا به‌عنوان کاتالیزوری برای جذب حمایت سازمان‌های مالی بین‌المللی و بخش‌های خصوصی.
- اتصال تراسیکا به شبکه ترانس - اروپا.
- در واقع تراسیکا به‌عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است.

الکترونیکی اطلاعات و افزایش کارایی کنترل‌های گمرکی اعلام شد. بر اساس این تفاهم نامه مقرر شد کنترل‌های فیزیکی در گمرکات دو کشور برای تجار خوش سابقه حذف و در صورت نیاز در سریع‌ترین زمان ممکن انجام گیرد و پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌های مشمول با حداقل اسناد به شرط ارائه اسناد در مهلت تعیین شده انجام شود. بر اساس این کربدور مهم مواردی که باید مورد توجه قرار گیرند عبارت‌اند از:

- تبادل اطلاعات مربوط به کالاها و وسایل حمل و نقل فعالان حوزه تجارت خارجی بین دو کشور
- استفاده داوطلبانه از این پروژه برای فعالان تجارت خارجی ایران و روسیه
- تبادل فهرست فعالان تجارت خارجی مشمول این پروژه که دارای ریسک پایین تخلفات گمرکی باشند.
- چارچوب این پروژه بر مبنای شفافیت، قابل پیش بینی بودن و غیر تبعیض‌آمیز است.
- ارائه الکترونیکی اطلاعات به گمرک طرف دیگر متعاهد قبل از اظهار کالا به گمرک مقصد و نیز تصاویر اسنادی نظیر فاکتور، اسناد محموله و حمل و... با هدف تسریع در انجام تشریفات گمرکی، کاهش تعداد اسناد مورد نیاز و حداقل نمودن کنترل‌های گمرکی بر اساس تحلیل اطلاعاتی کالاها در چارچوب سیستم مدیریت ریسک.

در واقع، کربدور تسهیل شده گمرکی ابتکار عملی بود که گمرک روسیه برای گسترش و تسهیل تجارت با کشورهای همسایه و منطقه بالاحص کشورهای که ظرفیت و پتانسیل خوبی در حوزه تجارت دارند، ایجاد کرد. کشور روسیه در این طرح سازوکار و مکانیزمی را طراحی کرد تا بتواند برای کشورهایی که با آن‌ها مرادوات تجاری دارد تسهیلاتی را فراهم کند. بر اساس کربدور سبز گمرکی قیمت‌های صادراتی کالاهای ایرانی برای گمرک روسیه ارسال می‌شود، ترجمه قیمت و ارزش کالاهای صادراتی ایران نیز به زبان روسی قابلیت دسترسی دارد تا مأموران گمرک روسیه با مراجعه به آن، قیمت‌ها را برآورد کنند و با اظهار گمرکی که واردکننده کالای ایرانی در گمرک مقصد انجام می‌دهد، به صحت قیمت‌های محصولات پی ببرند و روند کار تسهیل شود. در این راستا، طرف روس خواستار معرفی بازرگانان و فعالین اقتصادی برای استفاده از این تسهیلات شدند و از طرف ایران نیز یک فهرست شامل ۲۰ مجموعه تجاری و تولیدی به گمرک روسیه معرفی شد. گمرک روسیه نیز بر اساس معیارها

و شاخص‌های موجود به بررسی این فهرست پرداخت و سلسله شروطنی را قائل شد. البته این شروطنی گمرک روسیه از نگاه شرکت‌های ایرانی نسبتاً سخت‌گیرانه قلمداد می‌شد. از جمله شروطنی گمرک روسیه آن بود که شرکتی که معرفی می‌شود، باید دارای پتانسیل‌های قوی صادراتی باشد و بتواند در سطح گسترده با کشور روسیه مرادوات تجاری داشته باشد یا به عبارت دیگر افراد و شرکت‌هایی که فعالیت بازرگانی کمتری دارند و در اصطلاح خرده‌پا محسوب می‌شوند، حتی امکان وارد این چرخه نشوند. لذا بعضاً شرایطی که شرکت‌های معرفی شده داشتند، مورد پذیرش آن‌ها واقع نمی‌شد. از شروطنی دیگر این بود که شرکت‌های ایرانی باید شرکای تجاری روس خود را نیز معرفی کنند، بدین معنا که یک شرکت ایرانی که به مقصد روسیه صادرات دارد، می‌بایست مشخصات کامل خریدار یا واردکننده را اعلام کند. این مسئله نیز بنا به دلایلی از طرف صادرکنندگان کشور ما قابل پذیرش نبود. چرا که اغلب این نگرانی را داشتند که اطلاعات تجاری‌شان مورد سواستفاده دیگران قرار بگیرد. ضمن این‌که آن شریک یا واردکننده روسی هم که از سمت شرکت‌های ایرانی معرفی می‌شدند، از لحاظ سابقه فعالیت، باید دارای ریسک پایین تلقی می‌شدند. بنابراین نه تنها شرکت ایرانی مورد بررسی قرار می‌گرفت تا مشخص شود سابقه تخلف صادراتی نداشته باشد بلکه طرف‌های روس آنان نیز که واردکننده کالای ایرانی بودند، بررسی می‌شدند تا برای مثال تخلف گمرکی در طول فعالیت‌های شرکت وجود نداشته باشد. لازم به ذکر است، بحث قاچاق و تخلف گمرکی و به دنبال آن جرایم گمرکی از شاخص‌های بسیار مهم برای تعیین اعتبار تجار و صادرکنندگان است، چراکه، در این مباحث گمرک روسیه بسیار حساس است. به طوری که، در نهایت از مجموع شرکت‌هایی که به گمرک روسیه معرفی شدند، تنها چهار شرکت از فیلترها عبور کرده و پذیرفته شدند.

• مزایای استفاده از کربدور سبز گمرکی

از حوزه‌های مهمی که در امر صادرات دخیل است بحث تشریفات گمرکی است. تهیه اسناد و مدارک ارسال کالا برای گمرکات در کشورهای مبدأ و مقصد، زمان بازرسی و ترخیص کالا و هزینه‌های آن، از مهمترین



از حوزه‌های مهمی که در امر صادرات دخیل است بحث تشریفات گمرکی است. تهیه اسناد و مدارک ارسال کالا برای گمرکات در کشورهای مبدأ و مقصد، زمان بازرسی و ترخیص کالا و هزینه‌های آن، از مهمترین سازوکارهای گمرکی است که انعقاد موافقت‌نامه‌های مختلف گمرکی با کشورهای هدف، می‌تواند تسهیل کننده امر صادرات باشد.

اولویت داشتن در گمرکات طرفین برای ترخیص کالاهای خود
استفاده از مزایای تسریع در انجام تشریفات گمرکی در گمرکات طرفین
تسریع بازرسی و ترخیص کالا و محموله‌های ایرانی در گمرک روسیه به‌ویژه سرعت در صادرات محصولات کشاورزی ایران به روسیه
عدم انجام کنترل‌های فیزیکی برای اشخاص فاقد سابقه تخلف و در صورت نیاز به کنترل فیزیکی در حداقل زمان ممکن صورت خواهد گرفت.
پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌های مضمول با حداقل اسناد به شرط ارائه اسناد در مهلت تعیین شده.
ارائه درخواست با هدف بررسی صحت و سقم اطلاعات اظهار شده کالاهای تبادل شده بین دو کشور با در نظر گرفتن قوانین حاکمیتی دو کشور.
این تفاهم‌نامه سبب می‌شود که ارزش‌گذاری اجناس توسط گمرکات دو کشور مورد قبول طرف مقابل قرار گیرد که این امر می‌تواند گام موثری برای صادرات و واقعی کردن قیمت کالاهای صادراتی باشد.

و با سرعت بیشتری انجام می‌شود. برای مثال اگر ۱۰۰ کامیون در صف گمرک باشند، کامیونی که حامل محموله شرکتی است که در کریدور سبز به ثبت رسیده است خارج از صف وارد گمرک شده و تشریفات گمرکی آن در سریع‌ترین زمان انجام خواهد شد. این مزیت در مسیر زمینی وجود دارد. در مسیر دریایی نیز، پس از بارگیری کالا در بنادر شمالی کشورمان و سپس تخلیه در بنادر جنوبی روسیه، محموله شرکت‌هایی که از کریدور سبز استفاده می‌کنند در اولویت انجام تشریفات گمرکی و بارگیری مجدد برای انتقال به شهرهای دیگر روسیه قرار می‌گیرد.

همان‌طور که اشاره شد، از دیگر تسهیلات کریدور سبز پذیرش حداقل اسناد است. در چهارچوب گمرک چه برای رویه صادرات و واردات و چه برای رویه ترانزیت، مجموعه‌ای از اسناد باید به گمرک ارائه شود. گاهی اوقات ممکن است تهیه برخی اسناد زمان‌بر باشد. برای مثال ممکن است یک سند خاص از مجموعه اسناد قابل ارائه هنوز آماده ارائه نباشد و از طرفی کالای صادراتی، محصولی مانند میوه و تره‌بار است که فسادپذیری بالایی دارد و باید در اسرع وقت به مقصد برسد. اگر شرکتی در چهارچوب کریدور سبز باشد می‌تواند با تعهدنامه‌ای، ضمانت کند که این سند را طی چند روز آتی به گمرک تسلیم خواهد کرد و گمرک نیز این تعهدنامه را در این مدت بجای سند اصلی می‌پذیرد تا تاجر بتواند کالای خود را در موعد خود به مقصد برساند. بر اساس گذرگاه سبز که از بزرگ‌ترین اسناد همکاری تاریخ گمرکی دو کشور ایران و روسیه به شمار می‌رود، روند اداری صادرات محصولات

سازوکارهای گمرکی است که انعقاد موافقت‌نامه‌های مختلف گمرکی با کشورهای هدف، می‌تواند تسهیل‌کننده امر صادرات باشد. یکی از پیشنهادات اصلی در این باره ایجاد و احیای ظرفیت کریدور سبز گمرکی با روسیه است. برای گسترش هر چه بیشتر روابط تجاری و اقتصادی میان جمهوری اسلامی ایران با دیگر کشورها بالاخص کشورهای همسایه نیاز است تشریفات گمرکی در گمرکات کشورمان و همچنین در گمرکات کشور مقصد تسهیل شود.

بر اساس کریدور سبز گمرکی میان دو طرف، کالای ایرانی در گمرک روسیه برای ترخیص، اولویت‌دار شده و انجام کنترل‌های فیزیکی حذف می‌شود. همچنین پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌ها با حداقل اسناد به منظور تسهیل تبادل کالاهای تجاری بین دو طرف از دیگر ویژگی‌های این تفاهم‌نامه به شمار می‌آید. تسریع بازرسی و ترخیص کالا و محموله‌های ایرانی در گمرک روسیه به‌ویژه سرعت در صادرات محصولات کشاورزی ایران به روسیه از دیگر مزایای این تفاهم‌نامه است. بر اساس این تفاهم‌نامه، کنترل‌های فیزیکی در گمرکات دو کشور برای تجار خوش سابقه حذف و در صورت نیاز در سریع‌ترین زمان ممکن صورت خواهد گرفت و پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌های مضمول با حداقل اسناد به شرط ارائه اسناد در مهلت تعیین‌شده، انجام خواهد شد.

به‌طورکلی، از مهم‌ترین مباحث در بحث تجارت، زمان و هزینه است. هر چقدر بتوان زمان و هزینه صادراتی را کاهش داد، تجارت موفق‌تری انجام خواهد شد. از لحاظ زمان در کریدور سبز گمرکی، پذیرش کالاهای صادراتی در نوبت



به‌طورکلی، از مهم‌ترین مباحث در بحث تجارت، زمان و هزینه است. هر چقدر بتوان زمان و هزینه صادراتی را کاهش داد، تجارت موفق‌تری انجام خواهد شد. از لحاظ زمان در کریدور سبز گمرکی، پذیرش کالاهای صادراتی در خارج از نوبت و با سرعت بیشتری انجام می‌شود.

کشاورزی فاسد شدنی ایران در اولویت کاری گمرک روسیه قرار می‌گیرد و افزون بر این نیز در گذرگاه سبز گمرکی این کشور ترخیص خواهد شد و گمرک ایران هم متعهد شده است، اطلاعات و ارزش گمرکی کالاها را ارسال کند تا نسبت به ترخیص سریع محصولات کشاورزی ایران اقدام شود. از طرف دیگر، تفاهم گذرگاه سبز سبب می‌شود ارزش گذاری اجناس توسط گمرکات دو کشور مورد قبول طرف مقابل قرار گیرد که این امر می‌تواند گام موثری برای صادرات و واقعی کردن قیمت کالاهای صادراتی باشد. بدین ترتیب، فرصت‌های فراهم شده از طریق کریدور سبز سبب تشویق تولیدکنندگان ایرانی برای صادرات بیشتر می‌شود. به طور کلی، اجرایی شدن کریدور سبز موجب افزایش قطعی صادرات شرکت‌های ایرانی به روسیه می‌شود، نگاه روس‌ها به تجارت و تولیدکنندگان ایرانی را مثبت‌تر می‌کند و همین عامل می‌تواند تأییدیه‌های بین‌المللی را برای شرکت‌های ایرانی با سهولت بیشتری به دنبال داشته باشد. بر اساس ادعان غالب تجاری، یکی از مهمترین مشکلاتی که اکنون در بخش صادرات وجود دارد گمرکات کشور آذربایجان است که پلمپ محموله‌های ایرانی را باز می‌کند و صورت جلسه‌ای تحویل راننده نمی‌دهد. در همین حال طرف روس نیز نسبت به این موضوع منتقد است و لاشه پلمپ را از راننده درخواست می‌کند. با ایجاد کریدور سبز گمرکی این مشکلات می‌تواند از سر راه تجارت و صادرکنندگان برداشته شود و با توجه به شرایط یاد شده کالاهای ایرانی ارزان‌تر از گذشته در بازار روسیه ارائه شود که این مهم قدرت رقابت صادراتی برای تجاری ایرانی را افزایش خواهد داد. به‌طور کلی مزایای استفاده از کریدور سبز گمرکی را می‌توان به‌صورت زیر خلاصه کرد:

• موانع و مشکلات توسعه تجارت میان ایران و روسیه با استفاده از کریدور سبز

یکی از مهمترین موانع در این کریدور، ناشناخته بودن ابعاد و منافع آن برای دولت‌ها و همچنین بخش خصوصی است. تغییر مداوم قوانین گمرکی و عدم ثبات در این بخش یکی دیگر از موانع در این کریدور به شمار می‌آید.

یکی دیگر از موانع گسترش کریدور سبز گمرکی این بوده که متأسفانه بحث این کریدور در میان بازرگانان و فعالین اقتصادی حوزه روسیه فراگیر نشد. علت آن هم این بود که شروط گمرک روسیه را سخت‌گیرانه تلقی می‌کردند و بسیاری از صادرکنندگان ما تمایل به مشارکت در این

موضوع نداشتند. علاوه بر این، میان بعضی از تجاری و صادرکنندگان ایرانی رقابت منفی و مخرب در کشورهای مقصد وجود دارد که این امر باعث بروز مشکلات جدی می‌شود. بدین مفهوم که با پیشنهاد قیمت پایین‌تر نسبت به رقبا سعی در بدست آوردن سهم بازار آن‌ها باشند. موضوع دیگر عدم ثبات در کیفیت کالاهای صادراتی بعضی از محصولات است. برای مثال دفعات اول محصولات دست‌چین و نمونه صادر می‌شود اما در سری‌های بعد محصولات با کیفیت پایین‌تر ارسال می‌گردد. این معضل نیز متأسفانه در صادرات بلند مدت و برند ساخت ایران اثرات سوء بر جا می‌گذارد.

از دیگر مشکلات پیش روی توسعه تجارت میان ایران و روسیه، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی ضعیف بین دو کشور است. با وجود ظرفیت‌های بالای موجود، ما نتوانستیم از همه ظرفیت‌های کریدور استفاده کنیم که دلایلی مانند بی‌اطلاعی فعالان اقتصادی از این موقعیت و یا بحث کدگذاری‌ها از موانع استفاده از این فرصت بوده است. اما در کنار موارد فوق باید به این نیز نکته اشاره کرد که بر اساس بررسی‌های صورت گرفته، برای استفاده از کریدور سبز گمرکی، به حضور شرکت‌های بزرگ یا هلدینگ‌های تجاری نیاز است، اما متأسفانه در حال حاضر تنها تعداد محدودی از شرکت‌های مدیریت صادرات، هلدینگ‌های تجاری یا شرکت‌های بزرگ در این حوزه فعال هستند، چرا که بخش خصوصی یا شرکت‌های تجاری در ایران به‌صورت جزیره‌ای و کوچک وارد تجارت می‌شوند. مسئله دیگر، این است که کشور روسیه برای واردات کالا استانداردهای خاص خود را دارد و کالاها چه از نظر بسته‌بندی و چه از نظر کیفیت باید استانداردها را رعایت کنند تا موفق به ورود به بازار روسیه شوند؛ بنابراین باید آگاهی صادرکنندگان ما افزایش یابد و حمایت دولت در بخش‌هایی که نیاز است نیز اتفاق بیفتد تا صادرات افزایش یابد.

از طرف دیگر، مشکل جابه‌جایی پول بین دو کشور، همواره یکی از موانع تجاری به‌شمار می‌رود که باید در مورد آن نیز تدابیری اندیشیده شود.

• نقش کریدورهای تجاری به‌ویژه کریدور سبز گمرکی در مقابله با تحریم‌ها

هزینه پایین اعمال تحریم‌ها به‌ویژه تحریم‌های پولی و بانکی باعث شده تا تحریم پرکاربردترین ابزار دشمنان جمهوری اسلامی برای کند کردن روند حرکتی کشور در سال‌های اخیر باشد. لذا باتوجه به تقابل نظام سلطه با آرمان‌های جمهوری اسلامی ایران ضروری است تا برای مقابله با اقدامات



یکی از مهمترین موانع در کریدور سبز، ناشناخته بودن ابعاد و منافع آن برای دولت‌ها و همچنین بخش خصوصی است. تغییر مداوم قوانین گمرکی و عدم ثبات در این بخش یکی دیگر از موانع در این کریدور به شمار می‌آید.

● تجربه ترکیه در استفاده از کریدور تسهیل‌شده گمرکی با روسیه

روسیه با کشور ترکیه نیز دارای کریدور سبز گمرکی است، اما بدین گونه نیست که صد شرکت ترک پذیرفته شده باشند بلکه ترکیه با داشتن کنسرسیوم‌های صادراتی در اقلام و صنایع مختلف، از تسهیلات گمرکی این مسیر استفاده می‌کند. برای مثال در تولید و صادرات محصولات لبنی، ممکن است ۲۰ شرکت ترک در حال فعالیت باشند اما تحت لوای یک کنسرسیوم به روسیه صادرات داشته باشند. متأسفانه در ایران کنسرسیوم‌های صادراتی به درستی شکل نگرفته و در حوزه تشکلهای صادراتی دچار ضعف هستیم.

● راهکارهایی در جهت بهره‌مندی بیشتر از کریدور سبز گمرکی

● با توجه به تجربه ترکیه که در بالا اشاره شد، ایجاد کنسرسیوم‌های صادراتی می‌تواند راهکار مناسبی در بهره‌مندی بیشتر از کریدور سبز باشد، به طوری که، با ایجاد چنین سازوکاری می‌توان در حوزه صادرات دستاوردهای بزرگی را به ارمغان آورد.

● ایجاد ثبات در قوانین گمرکی تا حد زیادی برای پذیرش ایران در تفاهم‌نامه کریدور سبز گمرکی مؤثر است.

● از آن‌جا که و فعالیت کریدور وابسته به میزان کارآمدی مناطق آزاد است، باید در جهت کارآمدی و بهبود مناطق آزاد تدابیری اندیشیده شود.

● تعیین نقشه‌راه یا برنامه ملی کلان‌نگر برای جهت‌بخشی و تعیین اولویت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه کریدورهای ترانزیتی بسیار حائز اهمیت است.

● برای ورود به بازار بزرگ روسیه ضروری است شرکت‌های بزرگ مدیریت صادرات، هلدینگ‌های تجاری و شرکت‌های مادر تخصصی تشکیل شود تا در این صورت بتوان از مزایای کریدور سبز گمرکی نیز بهره برد.

● با توجه به این‌که یکی از موانع استفاده بهینه از کریدور سبز، ناشناخته بودن ابعاد و منافع آن به‌ویژه برای بخش خصوصی است، آموزش به‌روز بنگاه‌های اقتصادی داخلی به‌منظور ارتقای تعامل با روسیه ضروری به نظر می‌رسد.

به‌طور کلی، با توجه به فشارهای بی‌سابقه بین‌المللی، ضروری است ایران با چابک‌سازی و بهینه‌سازی سیستم‌های اداری، گمرکی و ایجاد مزیت‌های رقابتی از نظر کاهش هزینه خصوصی و تجار بین‌المللی برای استفاده از پهنه ایران برای ترانزیت کالاها به مقابله با تحریم‌ها بپردازد.

خصمانه دشمن راهکارها و راهبردهایی تدوین شوند که برای مدت زمان طولانی با امکان اقدام خصمانه را با افزایش هزینه از دشمن صلب نمایند یا اینکه با ترمیم ساختارهای اقتصادی کشور متناسب با وضع موجود از ایجاد آسیب‌های احتمالی در صورت بروز هرگونه عمل خصمانه جلوگیری شود.

ترانزیت بین‌المللی بار از خاک ایران به دلیل ایجاد ارتباط بین منافع اقتصادی صاحبان کالا در کشورهای متعدد و امنیت ایران در کنار ایجاد اشتغال پایدار و افزایش درآمدهای غیر نفتی کشور علاوه بر اینکه باعث افزایش هزینه‌های تهدید و تحریم ایران می‌شود، با کمک به بهبود ساختارهای اقتصادی کشور آسیب‌پذیری این بخش را در مقابل اقدامات خصمانه دشمن کاهش می‌دهد. با استفاده بهینه از کریدورهای تجاری کشور و استفاده از ظرفیت‌های بالقوه ایران می‌توان به اهداف فوق‌الذکر دست یافت. عبور بار از ایران باعث خواهد شد تا منافع اقتصادی صاحبان کالا که با هدف منفعت بیشتر بار خود را از ایران عبور می‌دهند به ثبات و امنیت ایران وابسته شود در نتیجه اقداماتی که موجب ایجاد اختلال در انتقال بار از این مسیر شود، با مخالفت‌های قابل توجهی روبرو خواهد شد.

این موضوع سبب می‌شد تا کشورهایی که قصد اعمال محدودیت‌ها و تحریم‌هایی را برای ایران دارند مجبور به پرداخت هزینه‌های بیشتری برای اقدامات خود باشند. این افزایش هزینه می‌تواند در طول زمان موجب توقف اعمال محدودیت‌ها گردد. تبدیل شدن ایران به مسیر ارتباطی برای انتقال کالا بین قطب‌های مختلف تولید و مصرف علاوه بر مزایای فوق‌باعت خواهد شد تا بتوان در کنار بارهای عبوری به مقاصد غیر از ایران، کالاهای استراتژیک مورد نیاز کشور که در شرایط تحریم برای تأمین آنها با مشکل مواجه خواهیم بود را تأمین نماییم. به‌طور کلی، استفاده بهینه از کریدورهای تجاری بین‌المللی گامی نه‌فقط در جهت کاهش آثار اقتصادی تحریم‌هاست، بلکه راهبردی مؤثر برای خنثی‌سازی اهداف فرااقتصادی تحریم‌ها از جمله بی‌اثر ساختن تلاش‌ها برای تنزل مزیت‌های جغرافیای سیاسی ایران است. از طرفی، ارتباط با کشورهای مختلف واقع در کریدورهای تجاری، از طریق تنوع بخشی به کشورها و کالاهای تجاری، به کاهش تمرکز تجاری و افزایش شاخص اکیمال تجاری (این شاخص نشان می‌دهد که تا چه اندازه آنچه که یک کشور صادر می‌کند با آنچه کشور دیگری وارد می‌کند همپوشانی دارد) منجر خواهد شد که این امر می‌تواند تأثیرات تحریم علیه اقتصاد ایران را کاهش دهد.



با توجه به تجربه ترکیه، ایجاد کنسرسیوم‌های صادراتی می‌تواند راهکار مناسبی در بهره‌مندی بیشتر از کریدور سبز باشد، به طوری که، با ایجاد چنین سازوکاری می‌توان در حوزه صادرات دستاوردهای بزرگی را به ارمغان آورد.