



موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

بررسی پیشنهاد شکل گیری کارگروه ملی دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت



بررسی پیشنهاد شکل‌گیری کارگروه ملی دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت

گروه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی داخلی

تهیه‌کننده: الناز میاندوآبچی، زهرا آقاجانی

ناظر علمی: محمدرضا سعادت

اردیبهشت 1400

فهرست مطالب

فهرست مطالب.....	3
1- خلاصه موضوع.....	5
2- اظهارنظر در خصوص پیشنهاد.....	6
1-2- توضیحاتی در خصوص کارگروه ملی دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت.....	6
2-2- جایگاه دیپلماسی در مناسبات حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی کشور.....	7
2-3- جایگاه وزارت صنعت، معدن و تجارت در دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت.....	8
2-4- نگاهی به وضعیت ترانزیت در ایران و عوامل اثرگذار بر آن.....	9
1-2-4- روند عملکرد ترانزیت طی دهه اخیر.....	9
2-2-4- مهمترین عوامل اثرگذار بر بهره‌گیری از ظرفیت‌های ترانزیتی.....	10
1-2-4-2- عوامل خارجی.....	10
2-2-4-2- عوامل داخلی.....	12
3-2-4- اهمیت تجاری‌سازی ترانزیت.....	13
2-5- دستیابی به جایگاه فراتر از هاب ترانزیت با تبدیل ایران به هاب لجستیک منطقه و نقش دیپلماسی در تحقق آن.....	16
3- جمع‌بندی و پیشنهادها.....	17
1-3- جمع‌بندی اظهارنظر.....	17
2-3- پیشنهادات قابل‌ارایه.....	19
1-2-3- مشارکت سازمان توسعه تجارت در فرآیند بروزرسانی منشور دیپلماسی حمل و نقل.....	19
2-2-3- نکاتی برای تکمیل و تقویت محتوای منشور دیپلماسی حمل و نقل.....	19
2-3-3- ایجاد کمیته تخصصی ذیل کارگروه.....	20
3-3- در نظر گرفتن نقش و جایگاه برای بخش خصوصی در کارگروه.....	20

1-3-3- قابلیت کارگروه برای هماهنگی اقدامات عضویت در معاهدات بین‌المللی مرتبط در

21 صورت لزوم.....

2-3-3- بهره‌گیری از ظرفیت‌های تحول دیجیتال در عرصه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی به

21 کمک دیپلماسی.....

24 منابع و مآخذ.....

1- خلاصه موضوع

سابقه موضوع به پیشنهاد ایجاد "کارگروه ملی دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت" از سوی وزارت امور خارجه به رئیس محترم دفتر ریاست جمهوری و سرپرست نهاد ریاست جمهوری طی نامه‌ای در تاریخ 1399/08/27 باز می‌گردد. بر اساس این نامه به منظور بهره‌گیری از مزیت‌های جغرافیایی و ظرفیت‌های ترانزیتی کشور و حفظ و اعاده این مزیت‌های منطقه‌ای در مقابل تحریم‌های ظالمانه آمریکا پیشنهاد شده است که کارگروهی به ریاست معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه و با عضویت نمایندگان تام‌الاختیار وزارت راه و شهرسازی، وزارت کشور، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان هواپیمایی کشوری، گمرک جمهوری اسلامی ایران و در صورت لزوم سایر دستگاه‌های مرتبط تشکیل شود.

بر همین اساس، طی نامه‌ای دستور مقام محترم ریاست جمهوری مبنی بر اهمیت موضوع و لزوم تعامل وزرای امور خارجه و راه و شهرسازی برای سازماندهی و اجرای پیشنهاد و همکاری بقیه دستگاه‌های اجرایی ذیربط به دو این وزارتخانه ابلاغ شد. رونوشت نامه مزبور برای مقام محترم وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز ارسال شده بود که مقام عالی وزارت در پاسخ به آن، سازمان توسعه تجارت ایران را به عنوان نماینده وزارتخانه جهت شرکت در جلسات کارگروه معرفی نمودند.

به دنبال آن، رئیس دفتر و سرپرست محترم نهاد ریاست جمهوری طی نامه 149077 مورخ 1399/12/17، تصویر پاسخ مقام عالی وزارت را برای وزارتخانه‌های امور خارجه و راه شهرسازی ارسال نمودند. قائم مقام محترم وزیر در امور بازرگانی در هامش این نامه از جناب آقای زادبوم خواسته‌اند که نظرات وزارتخانه را در خصوص این کارگروه اخذ و در جلسات کارگروه طرح نمایند. در نهایت رئیس کل محترم سازمان توسعه تجارت ایران طی نامه 1400/100/669 مورخ 1400/01/17، از موسسه درخواست نموده‌اند که در این مورد اظهار نظر نماید.

2- اظهار نظر در خصوص پیشنهاد

1-1- توضیحاتی در خصوص کارگروه ملی دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت

ایده اولیه شکل‌گیری سازوکار هماهنگی دیپلماسی برای حمل و نقل، در سال 1398 در وزارت راه و شهرسازی و در قالب تشکیل شورای دیپلماسی حمل و نقل در آن وزارتخانه مطرح شده بود. اما به دلیل فقدان ظرفیت‌های لازم برای هماهنگی دستگاه‌های خارج از وزارتخانه و نیز ماهیت سیاسی موضوع، اجرای این ایده توسط وزارت امور خارجه (اداره همکاری‌های چندجانبه تجاری، مالی، انرژی و حمل و نقل ذیل معاونت اقتصادی) به عهده گرفته شد.

در این خصوص باید گفت تعدد موضوعات نیازمند بکارگیری دیپلماسی در حوزه حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی از یک سو و چندبخشی بودن ماهیت این حوزه از سوی دیگر، ایجاب می‌کند که سیاستگذاری و اجرای این دیپلماسی در قالب یک سازوکار هماهنگ صورت گیرد. لذا تشکیل این کارگروه ملی برای ایجاد هماهنگی و پیشبرد منسجم دیپلماسی در حوزه حمل و نقل و ترانزیت با محوریت وزارت امور خارجه به عنوان متولی دیپلماسی، اقدامی کاملاً به جا و ضروری است.

موضوع دیگر اینکه وزارت راه و شهرسازی همزمان با طرح ایده تشکیل شورای دیپلماسی حمل و نقل، تدوین منشور جامع دیپلماسی حمل و نقل را به عنوان مبنایی برای همسوسازی اقدامات و ترتیبات اجرایی دیپلماسی حمل و نقل در چارچوب آن مد نظر قرار داد که ویرایش اولیه آن نیز تهیه شده بود. این منشور نقشه راهی برای تنظیم روابط حمل و نقلی با کشورهای منطقه و کشورهای منتخب فرامنطقه‌ای (از جمله چین، کره جنوبی، ژاپن، اتریش و ونزوئلا و ...) است. محتوای منظور عمدتاً بر دو نوع است: الف) ویژگی‌های کلی کشورها از جمله جغرافیای کشور، کریدورهای عبوری از آن، جمعیت و غیره و ب) روابط کشور مورد نظر با کشورهای دیگر و ایران، وضعیت سیاسی و اقتصادی و غیره. محتوای نوع "ب" با توجه به وضعیت مذاکرات، مقتضیات روز، سطح روابط سیاسی و اقتصادی و مناسبات حاکم بر آن متغیر است. لذا به دلیل پویایی‌های حاکم بر مناسبات سیاسی و اقتصادی بین‌المللی، این سند نیازمند بازنگری دائمی است. طبیعتاً سند مزبور می‌تواند مبنایی برای تعیین دستور کار و جهت‌گیری اقدامات کارگروه ملی دیپلماسی نیز قرار گیرد.

¹ طبق استعلام صورت گرفته از وزارت راه و شهرسازی در مورد محتوای سند

2-2- جایگاه دیپلماسی در مناسبات حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی کشور

ایران به دلیل قرارگیری در مسیر تجارت آسیا به اروپا، ایجاد دسترسی کشورهای روسیه، آسیای میانه و قفقاز به آبهای آزاد در جنوب و وجود دسترسی زمینی به کشورهای متعدد در منطقه و برخورداری از شبکه‌های حمل‌ونقل نسبتاً گسترده، از پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیت و لجستیک منطقه برخوردار است. شاهد این مدعا قرارگیری کشور در مسیر کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای و بین‌المللی متعدد در محورهای شرق- غرب و شمال- جنوب است که متأسفانه تاکنون از ظرفیت‌های موجود به طور مناسبی بهره‌گیری نشده است. از سوی دیگر، تسهیل حمل‌ونقل فرامرزی¹ در کنار تسهیل تجارت²، مساله‌ای حیاتی برای رفع موانع حمل‌ونقل فرامرزی و کاهش هزینه‌های لجستیکی صادرات غیرنفتی و واردات کالا (مخصوصاً کالاهای اساسی و مواد اولیه) است که در شرایط کنونی با مشکلاتی مواجه است.

ارتقای جایگاه ترانزیتی ایران و همچنین رفع موانع و مشکلات حمل‌ونقل بین‌المللی کالا برای مقاصد تجارت خارجی، نیازمند سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و انجام اقدامات مقتضی در این حوزه است. این سیاست‌ها و اقدامات، تنها شامل رفع مشکلات و موانع داخلی از جمله هماهنگی نهادهای متولی، تسهیل قوانین و مقررات مرتبط و تکمیل زیرساخت‌ها نمی‌شود و به دلیل ماهیت موضوع، نیازمند تعیین جهت‌گیری‌ها و بکارگیری اهرم‌های موجود در حوزه دیپلماسی است. چرا که اصولاً دیپلماسی عاملی مهم و تاثیرگذار در عرصه تجارت و حمل‌ونقل بین‌الملل است. در این راستا، مصادیق زیر در خصوص نقش دیپلماسی در این حوزه قابل بیان است:

الف) نقش دیپلماسی در تقویت جایگاه ترانزیتی کشور (تجاری‌سازی ترانزیت)

شکل‌گیری بسیاری از کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی و حتی خطوط انتقال نفت و گاز در منطقه، از تحرکات قدرت‌های فرامنطقه‌ای و البته همراستایی سیاست‌های کشورهای ناشی می‌شود. به طوری که برخی کشورها با برخورداری حتی حداقلی از مزیت‌های جغرافیایی و با حمایت قدرت‌های فرامنطقه‌ای اقدام به ایجاد مسیرهای ترانزیتی رقیب نموده‌اند که می‌تواند خطر حذف کامل ایران را از ترانزیت منطقه در آینده نه‌چندان دور به دنبال داشته باشد. به همین ترتیب، فعال نمودن مسیرهای ترانزیتی و بازگرداندن

¹ Cross-Border Transport Facilitaion

² Trade Facilitation

جایگاه ترانزیتی کشور در منطقه در حضور مانع بزرگ تحریم و در کنار رفع موانع داخلی، نیازمند اتخاذ دیپلماسی کارآمد و اثربخش با استفاده از ظرفیت‌های کارگروه ملی دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت است.

ب) نقش دیپلماسی در تسهیل حمل و نقل برای صادرات و واردات

بهره‌گیری از دیپلماسی برای رفع موانع حمل و نقل فرامرزی جاده‌ای و ریلی با کشورهای منطقه و دیگر مبادی عمده واردات و مقاصد صادراتی در جهان، دیگر نقش این نوع دیپلماسی است. به عنوان مثال در زمینه حمل و نقل فرامرزی جاده‌ای مشکلاتی در ارتباط با کشورهای منطقه وجود دارد که حل آنها نیازمند بهره‌گیری از اهرم دیپلماسی است. مسائلی همچون ایجاد محدودیت برای ورود کامیون‌های ایرانی به کشورهای همسایه، اخذ عوارض غیرمنصفانه، معطلی کامیون‌ها در مرزهای ورودی، ضعف در زیرساخت‌های مرزی با کشورهای، کندی فعالیت در مرزها و عدم پایداری به توافقات حمل و نقلی قبلی، از جمله این موانع هستند که رفع آنها نیازمند بهره‌گیری از ابزار دیپلماسی است. از دیگر مصادیق این موضوع، استفاده از دیپلماسی به منظور کاهش موانع حمل و نقل دریایی، از جمله توسعه خطوط کشتیرانی با مقاصد و مبادی دریایی عمده کشور است.

ج) نقش دیپلماسی حمل و نقل در بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های موافقت‌نامه‌ها و قراردادهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای

از جمله بارزترین مصادیق این امر می‌توان به برنامه همکاری مشترک 25 ساله ایران و چین و همچنین اتحادیه اقتصادی اورسیا اشاره نمود. وجود یک دستور کار مشخص و مورد اجماع، تحقق پتانسیل‌های اقتصادی این همکاری‌های بین‌المللی و توسعه مبادلات با کشورهای مربوطه را تسریع می‌بخشد.

3-2- جایگاه وزارت صنعت، معدن و تجارت در دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت

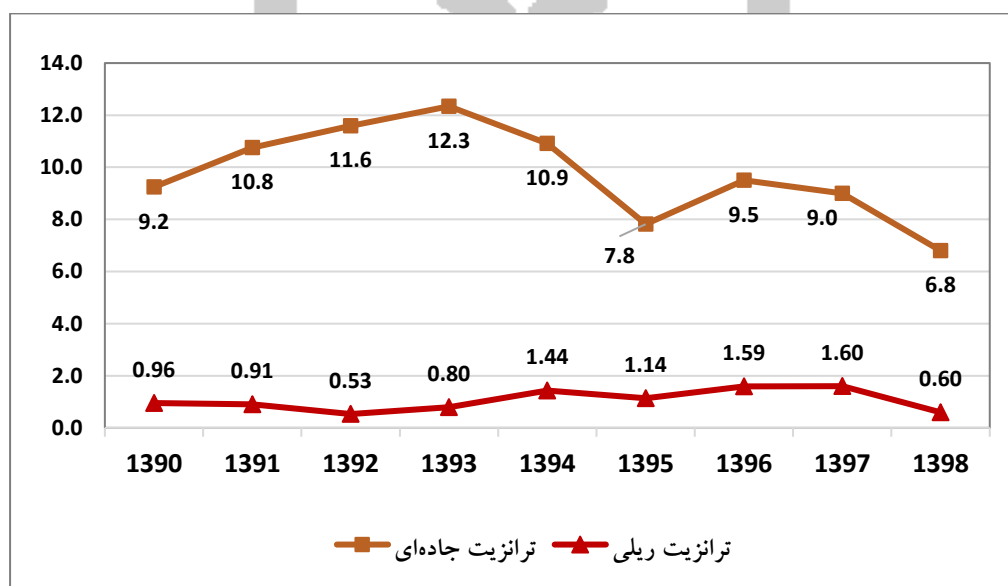
به طور کلی نقش وزارت صنعت، معدن و تجارت در سیاست‌گذاری حوزه حمل و نقل کشور، حصول اطمینان از ارزش افزوده اقتصادی و تجاری این سیاست‌ها و انطباق آن با نیازهای بخش صنعت، معدن و تجارت است. در واقع باید اطمینان حاصل شود که در سیاست‌گذاری حوزه حمل و نقل بین‌المللی کالا، سیاست‌ها و اقدامات مربوطه در جهت تحقق اهداف تجارت خارجی کشور نیز هستند.

سازمان توسعه تجارت به عنوان نماینده وزارتخانه در این کارگروه، به جهت تولی‌گری در تسهیل صادرات غیرنفتی و توسعه صادرات خدمات (ترانزیت)، می‌تواند نقش موثری را در همراستا نمودن دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت با سیاست‌های تجارت خارجی ایفا کند.

2-4-2- نگاهی به وضعیت ترانزیت در ایران و عوامل اثرگذار بر آن

2-4-1- روند عملکرد ترانزیت طی دهه اخیر

بررسی روند ترانزیت جاده‌ای و ریلی کشور طی دهه 90 شمسی (شکل 1)، حاکی از آن است که در مجموع، ترانزیت زمینی کشور از افت و خیرهای مقطعی مختلفی برخوردار بوده و حتی در سال‌های اخیر روند نزولی نیز به خود گرفته است. تناژ ترانزیت ریلی هیچ‌گاه از مرز 1.6 میلیون تن عبور نکرده و ترانزیت جاده‌ای نیز دیگر نتوانست روند افزایشی سال‌های 93-1390 که منجر به عبور بیش از 12 میلیون تن کالا از کشور شد را تکرار کند. عمده‌ترین دلایل روند پرنوسان ترانزیت از کشور را می‌توان در ضعف‌ها و ناهماهنگی‌های داخل کشور و تأثیرگذاری مناسبات بین‌المللی و تشدید فضای رقابتی حمل‌ونقل و لجستیک منطقه طی دهه اخیر دانست که در بخش بعدی به آن پرداخته شده است.



منبع: سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن ج.ا.ا.

شکل 1- روند تناژ ترانزیت جاده‌ای و ریلی طی سال‌های 98-90 (میلیون تن)

بر اساس داده‌های موجود، تناژ ترانزیت جاده‌ای و ریلی (بین مرزهای خشکی، بین مرزهای خشکی و بنادر یا بین بنادر از طریق خشکی) در سال 1398 در مقایسه با سال 1397 حدود 24 و 63 درصد کاهش یافته است.

در نهایت باید به عوامل مورد اشاره، بحران کرونا را اضافه نمود که هزینه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی را افزایش داده و اختلالاتی در حمل‌ونقل فرامرزی ایجاد کرده است. به نحوی که تناژ ترانزیت دریایی در سال 1399 برابر 3.26 میلیون تن بوده که در مقایسه با سال 1398، حدود 40 درصد افت داشته است. به طور قطع بخشی از این کاهش به اثرات مستقیم و غیرمستقیم شیوع کرونا بازمی‌گردد. در خصوص عملکرد ترانزیت جاده‌ای و ریلی در سال 1399 آمار دقیقی قابل ارایه نیست. اما طبق برآوردها، حجم کلی ترانزیت کشور در بهترین حالت حدود 30 درصد نسبت به سال گذشته کاهش داشته است. به‌طور متوسط 90 درصد تناژ ترانزیت از خاک کشور در دوره مورد بررسی به‌وسیله جاده صورت گرفته است. بیش از 70 درصد ترانزیت زمینی نیز از طریق دریا به خاک کشور وارد یا از آن خارج شده و کمتر از 30 درصد آن از مرزهای خشکی صورت می‌پذیرد.

2-4-2- مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر بهره‌گیری از ظرفیت‌های ترانزیتی

عوامل خارجی و داخلی متعددی در میزان بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود در زمینه حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی کشور دخیل هستند که در ادامه به اختصار به مهم‌ترین این عوامل پرداخته خواهد شد.

موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

2-4-2-1- عوامل خارجی

این عوامل و مصادیق بارز هر یک از آنها به طور خلاصه در ذیل اشاره شده‌اند:

- تحریم‌های ظالمانه غرب: محدودیت‌ها و ریسک‌های ایجاد شده برای بخش حمل‌ونقل دریایی و هوایی و عبور کالای ترانزیتی از خاک ایران، مانع مهمی در دستیابی کشور به جایگاه شایسته در ترانزیت منطقه است.
- نقش (مثبت و منفی) بازیگران فرامنطقه‌ای و منطقه‌ای در شکل‌دهی به مناسبات منطقه‌ای: یکی از مهم‌ترین تحولات بین‌المللی منطقه با تاثیرگذاری آمریکا، برنامه همکاری‌های اقتصادی

منطقه‌ای آسیای میانه (کارک)¹ است که توسط بانک آسیایی توسعه مدیریت شده و منابع مالی آن از صندوق جهانی پول، بانک جهانی و بانک اسلامی توسعه و ... تامین می‌شود. این پروژه از سال 2003 در سه زمینه حمل‌ونقل، انرژی و تجارت بین کشورهای آسیای میانه و همچنین افغانستان دنبال می‌شود. پروژه خط لوله تاپی جزو همین برنامه است. شش کریدور ترانزیتی در این برنامه تعریف شده که سه مورد آن (3، 5 و 6) رقیب ترانزیتی ایران هستند و تعداد دیگری از این کریدورها نیز می‌توانند در امتداد مسیر خود از ایران عبور کنند. این کریدورها با بخشی از مسیرهای تراسیکا همپوشانی دارند و مسیر ترانزیتی لاجورد افغانستان نیز در قالب همین پروژه دنبال می‌شود. پیوست به برنامه کارک نیازمند عضویت در بانک آسیایی توسعه است. اما علیرغم درخواست کشورمان برای عضویت در این بانک، به دلیل مخالفت آمریکا به عنوان سهامدار عمده آن (سهامدار عمده دیگر ژاپن است) این امر تاکنون تحقق نیافته است.

مصادق دوم این موضوع، نقش کشور چین در تعریف کریدورهای پروژه کمربند و جاده است. این پروژه مسیرهای دریایی و زمینی متعددی را شامل می‌شود که همزمان می‌تواند تضعیف‌کننده و تقویت‌کننده ترانزیت از ایران باشد. در حال حاضر پروژه‌های کریدور اقتصادی چین-پاکستان (از بندر گوادر) و مسیر ترانس-کاسپین (از آسیای میانه، دریای خزر و قفقاز به ترکیه) که با کریدور تراسیکا نیز همپوشانی دارد، به عنوان مسیرهای رقیب ترانزیت ایران در دست اقدام هستند. طبیعتاً تقویت مسیرهای عبوری پروژه کمربند و جاده از کشورمان نیز در قالب برنامه همکاری 25 ساله ایران و چین محقق شود.

مصادق سوم، نقش اسرائیل و عربستان سعودی در ایجاد خط آهن صلح منطقه‌ای² بین کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، عربستان، اردن و بالآخره سرزمین‌های اشغالی است. این خط آهن ضمن اتصال ریلی شبه جزیره عربستان به دریای مدیترانه، می‌تواند نیازمندی این کشورها را به خلیج فارس و چه بسا ترانزیت از خاک ایران برای دسترسی به اروپا و دیگر مناطق مجاور را کاهش دهد. ایجاد این کریدور به عنوان یک گذرگاه تجاری جدید میان منطقه مدیترانه و کشورهای حوزه خلیج فارس، در مذاکرات اسرائیل و اتحادیه اروپا دنبال می‌شود.

¹ The Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program

² Regional Peace Railway

- فضای رقابتی در بین کشورهای منطقه در زمینه ترانزیت: تعدادی از کشورهای همسایه با تکیه بر مزیت‌های جغرافیایی خود به دنبال تبدیل شدن به هاب ترانزیت و لجستیک یا تثبیت جایگاه خود به عنوان هاب منطقه هستند. به طور مثال کشورهای ترکیه، آذربایجان، گرجستان و قزاقستان، ترکمنستان و پاکستان به صراحت به نقش خود به عنوان چنین هاب‌هایی اشاره دارند و برخی از آنها نیز این موضوع را در برنامه‌های توسعه‌ای خود مد نظر قرار داده‌اند. علاوه بر این، عراق نیز با اجرای پروژه توسعه بندر بزرگ فاو به دنبال تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خود و در کنار آن ایفای نقش به عنوان هاب ترانزیتی از طریق اتصال خلیج فارس به غرب آسیا (اردن، لبنان و سوریه) و دریای مدیترانه یا دریای سرخ است. لذا فضای حاکم بر منطقه در بحث ترانزیت و به طور کلی لجستیک، کاملاً رقابتی است.
- توسعه نیافتگی و ضعف‌های نظام لجستیکی برخی کشورهای همسایه (مانند افغانستان و عراق): طبیعتاً این مساله می‌تواند حضور ایران در کریدورهای ترانزیتی عبوری از خاک ایران و این کشورها را تحت تاثیر قرار دهد. چرا که ایران تنها یکی از حلقه‌های این مسیرهای ترانزیتی است. بعلاوه، این امر خود مانعی برای تجارت و حمل‌ونقل روان بین ایران و این کشورهاست. با توجه به توضیحات فوق، بهره‌گیری از فرصت‌ها و مقابله با تهدیدات ترانزیتی ناشی از فضای پویا و پیچیده حاکم بر حمل‌ونقل و ترانزیت منطقه، نیازمند دیپلماسی فعال و هدفمند است.

2-4-2-2- عوامل داخلی

- مهمترین عوامل داخلی به شرح زیر قابل بیان هستند:
- ناهماهنگی میان نهادهای دخیل در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی و عدم همراهی در رویکرد آنها نسبت به مساله ترانزیت: اگر چه سعی بر این است که این مساله در قالب سازوکار شورای عالی هماهنگی ترابری در وزارت راه و شهرسازی پیگیری شود، اما به نظر می‌رسد هماهنگی برای ترانزیت نیازمند سازوکارهایی است که در سطوح نهادی بالاتری قرار داشته باشند تا اثربخشی آن تقویت شود.
 - مشکلات ناظر بر قوانین و مقررات تاثیرگذار بر ترانزیت و حمل‌ونقل: به عنوان مثال برخورد‌های و تفاسیر سلیقه‌ای از قوانین و مقررات حمل‌ونقلی و گمرکی در مرزهای ورودی و خروجی کالا و گمرکات از مهمترین مصادیق این موضوع است. این امر موجب معطلی وسیله نقلیه و محموله در

مبادی ورودی و خروجی (علیرغم عضویت ایران در کنوانسیون تیر)، افزایش زمان و هزینه و پایین بودن قابلیت اطمینان در فرآیندهای ترانزیت محموله‌ها از کشور می‌شود.

- رقابت‌پذیر نبودن صنعت لجستیک کشور در عرصه بین‌المللی: مشارکت بیشتر شرکت‌ها و ناوگان داخلی در ارائه خدمات لجستیک به صاحبان کالاهای ترانزیتی، علاوه بر درآمدزایی و آثار مثبت اقتصادی، موجب افزایش سهم ناوگان ایرانی از حمل‌ونقل ترانزیتی در منطقه و در نتیجه ارتقای جایگاه ترانزیتی کشور می‌شود. اما در حال حاضر صنعت لجستیک ایران به لحاظ مقیاس، گستره و کیفیت ارائه خدمات لجستیکی، قابلیت رقابت با صنعت لجستیک کشوری چون ترکیه را ندارد.
- وجود برخی کمبودها در زیرساخت‌های لجستیکی مرتبط با ترانزیت: در مجموع وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیکی کشور قابل قبول است. با این حال برخی کمبودها در خصوص زیرساخت‌های ریلی، امکانات پسرانه بندر، پایانه‌های مرزی کشور و مانند آن مشاهده می‌شود.

3-4-2- اهمیت تجاری‌سازی ترانزیت

تجاری‌سازی ترانزیت را می‌توان مجموعه سیاست‌گذاری‌ها و اقداماتی برای استفاده از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های موجود در حوزه ترانزیت و مقابله با موانع و تهدیدات، به منظور بهره‌گیری حداکثری و مستمر از منافع تبدیل ایران به یک برند ترانزیتی در منطقه دانست. این امر با افزایش مستمر سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه که اتفاقاً بازاری بسیار رقابتی است، میسر خواهد بود.

بر اساس مصوبه نهمین جلسه شورای عالی توسعه صادرات غیرنفتی کشور (مورخ 1399/04/02)، مقرر گردید وزارت راه و شهرسازی به منظور تقویت و افزایش سهم ترانزیت در سبد صادرات کشور و توسعه نقش ایران در ترانزیت منطقه و جهان، برنامه جامع توسعه این بخش را به همراه الزامات مورد نیاز تهیه کند. پیش‌نویس این سند تحت عنوان "برنامه جامع افزایش سهم ترانزیت در سبد صادرات غیرنفتی کشور" در سال 1399 تهیه شده که با توجه به سرعت تحولات حمل‌ونقلی و ترانزیتی در منطقه، لازم است هر چه سریعتر نسبت به تکمیل و نهایی‌سازی آن اقدام شود.

در این رابطه لازم است به نقاط ضعف و قوت و تهدید و فرصت عمده در بخش ترانزیت کشور توجه شود. مهمترین این موارد عبارتند از:

الف) نقاط قوت ترانزیت کشور

- مزیت‌های جغرافیایی کشور و عبور کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی متعدد در راستای شمال-جنوب و شرق-غرب؛
- تاکید بر حمایت از خدمات تجارت خارجی و زیرساخت‌های پشتیبان در اسناد بالادستی (نظیر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی)؛
- توجه به توسعه مراکز لجستیک در کشور و به‌خصوص مراکز لجستیک مرزی با رویکرد خدمات‌رسانی به صاحبان کالا (از جمله برای ترانزیت)؛
- جایگاه ترانزیت در برنامه‌های توسعه پنج ساله و قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور؛
- اقدامات صورت گرفته برای تسهیل و تسریع فرآیندهای ترانزیت از طریق بکارگیری امکانات دیجیتال در عرصه حمل‌ونقل (مانند الکترونیکی شدن صدور بارنامه‌ها، اجرای پروژه‌های سیستم تیر الکترونیک¹ و ...)، همکاری با کشورهای مختلف و عضویت در موافقت‌نامه‌های مرتبط؛
- تعریف بیش از 25 هزار کیلومتر راه ترانزیتی در شبکه جاده‌ای؛
- گستردگی مناسب شبکه ریلی و وجود 470 کیلومتر مسیر ترانزیت ریلی؛
- وجود ظرفیت کافی در ناوگان حمل‌ونقل باری جاده‌ای کشور؛
- وجود ظرفیت‌های مناسب برای بکارگیری اهرم‌های دیپلماسی در حوزه ترانزیت؛
- امنیت بالاتر مسیرهای ترانزیتی عبوری از خاک ایران؛

ب) نقاط ضعف ترانزیت کشور

- تعدد نهادهای دخیل در حمل‌ونقل و لجستیک و رفتار جزیره‌ای و عدم هماهنگی بین بخشی؛
- وجود مشکلاتی در اجرای قوانین و مقررات ناظر بر ترانزیت و حمل‌ونقل؛
- عدم وجود یک سند راهبردی یا نقشه راه مشخص برای حوزه ترانزیت و به طور کلی تبدیل ایران به هاب لجستیک؛
- وجود برخی کمبودهای زیرساختی در مسیرهای ترانزیتی مهم و برخی پایانه‌های مرزی (به عنوان مثال مسیر ریلی کریدور بندر چابهار)؛

¹ electronic TIR carnet (eTIR)

- ضعف در رقابت‌پذیری شرکت‌های حمل‌ونقل و لجستیک کشور در سطح منطقه و فراتر از آن؛
- فرسودگی بخشی از ناوگان حمل‌ونقل کالا در مدهای حمل‌ونقل مختلف؛
- طولانی شدن تشریفات گمرکی عبور محموله‌های ترانزیتی از کشور؛
- بالا بودن زمان و هزینه ترانزیت کالا از ایران در مقایسه با برخی مسیرهای رقیب و قابلیت اطمینان در عبور روان و سریع کالا از کشور؛
- ضعیف بودن هم‌بندی و اتصال در شیوه‌های حمل‌ونقل مختلف و به طور خاص پایین بودن سهم ریل از ترانزیت کشور، علیرغم مزایا و صرفه اقتصادی آن برای حمل‌های در فواصل طولانی؛

ج) فرصت‌های ترانزیت کشور

- برنامه همکاری 25 ساله ایران و چین و قرارگیری ایران در مسیر پروژه کمربند و جاده؛
- فرصت‌های موجود در فعال کردن مسیرهای ترانزیتی در راستای شمال-جنوب و همراستایی آن با سیاست‌های کشور در قبال کشورهای درگیر در این مسیرها (به خصوص کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و کریدور منطقه‌ای کنای¹)؛
- فرصت‌های موجود در دیجیتالی شدن فرآیندهای ترانزیت (و در نتیجه افزایش جذابیت مسیرهای ترانزیتی عبوری از کشور) با توجه برخورداری ایران از زیرساخت‌ها و تجربیات مناسب در این زمینه در مقایسه با دیگر کشورهای منطقه؛
- فرصت‌های موجود در تکمیل مسیرهای ترانزیتی شمال-جنوب از طریق بنادر جنوبی کشور و اتصال آنها به دیگر مناطق جهان (از جمله کشورهای آفریقایی)
- مشکلات و مسائل امنیتی در عراق، افغانستان که روند توسعه کریدورهای رقیب از این مناطق را کند می‌کند؛

د) تهدیدات ترانزیت کشور

- وجود تحریم‌ها به عنوان مانع بزرگ در برابر فعالیت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت در ارتباط با ایران؛

¹ KTAI

- شکل‌گیری کریدورهای رقیب ترانزیتی ایران در منطقه (اعم از کریدورهای کارک، تراسیکا، لاجورد، خط آهن صلح و ...):
- رقابت فشرده در عرصه ترانزیت و برنامه‌ریزی کشورهای مختلف منطقه با هدف تبدیل شدن آنها به هاب ترانزیت؛
- عدم امکان عضویت ایران در برنامه همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای آسیای میانه (کارک) به دلیل ممانعت آمریکا؛
- توسعه‌نیافتگی نظام لجستیک و حمل‌ونقل برخی کشورهای همسایه نظیر عراق و افغانستان.

5-2- دستیابی به جایگاه فراتر از هاب ترانزیت با تبدیل ایران به هاب لجستیک منطقه و نقش دیپلماسی در تحقق آن

کشور ایران این قابلیت را دارد که نقشی فراتر از صرفاً ترانزیت بار را ایفا نموده و با ارائه خدمات تکمیلی (اعم از توزیع، ترانسشیپ و خدمات ارزش افزوده لجستیکی)، به هاب لجستیک منطقه نیز تبدیل شود. مشابه این نقش را کشور امارات با رویکرد خاص خود در منطقه ایفا می‌کند. تحقق این مهم نیازمند در نظر گرفتن جایگاه مشخص برای حوزه لجستیک در نظام سیاست‌گذاری کشور است. در کنار آن، ابزار دیپلماسی برای جلب نظر کشورهای هدف و حضور صاحبان کالا و شرکت‌های لجستیکی آنها در ایران (به عنوان مثال با راه‌اندازی مراکز توزیع منطقه‌ای در ایران و شکل‌گیری همکاری‌های مشترک بین شرکت‌های لجستیکی ایرانی و خارجی) مورد نیاز خواهد بود. البته نباید از نظر دور داشت که دستیابی به جایگاه هاب لجستیک منطقه می‌تواند به عنوان هدف میان‌مدت و بلندمدت مطرح باشد.

بسیاری از کشورها با درک اهمیت وجود چارچوب سیاست‌گذاری برای حوزه لجستیک (در کنار تدوین برنامه‌های جامع حمل‌ونقل به عنوان یک اقدام مرسوم)، جایگاه مستقلی را برای آن در برنامه‌های ملی توسعه و اسناد راهبردی بخش‌های صنعت و تجارت در نظر گرفته‌اند. همچنین این کشورها اقدام به تدوین طرح جامع لجستیک نیز نموده و در آن به بهره‌گیری از مزیت‌های جغرافیایی خود به منظور تبدیل شدن به هاب لجستیک در سطح منطقه‌ای و حتی جهانی توجه ویژه‌ای نموده‌اند.

به عنوان مثال می‌توان در این رابطه به کشور ترکیه به عنوان رقیب ترانزیتی و لجستیکی ایران اشاره نمود. این کشور علاوه بر گنجانیدن محور "لجستیک و حمل‌ونقل" در دو برنامه ملی توسعه اخیر خود، در

¹ <http://www.sbb.gov.tr/>

اسناد استراتژی فناوری و صنعت^۱، استراتژی و برنامه اقدام صادرات^۲ و استراتژی و برنامه اقدام صادرات الکترونیکی^۳ نیز بندهایی را به این موضوعات اختصاص داده است. همچنین در طرح جامع لجستیک (2020-2053)؛^۴ ارتقای نقش ترکیه به عنوان کشور ترانزیتی در کریدورهای بین‌المللی (از جمله جاده ابریشم جدید) و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی صادرات- محور کشور برای پشتیبانی از نیازهای صادراتی در دستور کار قرار گرفته است.

این در حالی است که لجستیک جایگاه خاصی در برنامه‌های توسعه‌ای کشورمان (به جز برخی بندهای قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه) نداشته و هنوز طرح جامع یا حتی سند سیاستی برای این حوزه تدوین نشده است. تنها سند مرتبط با این موضوع، سند آمایش مراکز لجستیک است که در سال 1397 توسط وزارت راه و شهرسازی تدوین شده است.

3- جمع‌بندی و پیشنهادها

3-1- جمع‌بندی اظهارنظر

ضرورت بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های کشور در تبدیل شدن به هاب ترانزیت و لجستیک منطقه، لزوم رفع موانع و تسهیل فرآیندهای لجستیکی واردات و صادرات کالا، فضای رقابتی حاکم بر حمل‌ونقل و ترانزیت منطقه و بالاخره فشارهای ناشی از تحریم‌های ظالمانه غرب، همگی نشانگر اهمیت بکارگیری اهرم دیپلماسی برای پیشبرد اهداف کشور در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک هستند. پیشنهاد ایجاد کارگروه ملی دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت نیز که در همین راستا مطرح شده، گامی موثر در تحقق این مهم است.

اما باید به برخی پیش‌نیازها در ارتباط با ایفای نقش بهینه دیپلماسی در این حوزه نیز اشاره نمود:

- **نهایی شدن برنامه جامع افزایش سهم ترانزیت در سبد صادرات غیرنفتی کشور:** با توجه به تدوین پیش‌نویس این برنامه، نهایی شدن و اجرای دقیق و مستمر آن می‌تواند به تحقق تجاری‌سازی ترانزیت و تبدیل ایران به برند ترانزیتی بیانجامد. این برنامه به مشخص‌تر شدن چارچوب اقدامات دیپلماسی

¹ 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi, <https://www.sanayi.gov.tr/>

² 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Ve Eylem Planı, <http://geka.gov.tr/>

³ e-İhracat Stratejisi ve Eylem Planı (2018-2020), <https://ticaret.gov.tr/>

⁴ <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/istatistikler-ve-raporlar/turkiye-lojistik-master-plani-yoneticisi-ozeti-2019.pdf>

حمل و نقل و ترانزیت کمک خواهد نمود. در عین حال ضروری است محتوای این برنامه به گونه‌ای باشد که مواردی چون تحلیل ظرفیت‌ها و جریان‌های ترانزیت کالا از کریدورهای عبوری از ایران و کریدورهای رقیب، آینده‌پژوهشی فضای ترانزیت منطقه، محاسبه پتانسیل‌های تقریبی ترانزیت به تفکیک کریدورها و هدفگذاری برای عملکرد ترانزیت در این رابطه، ارزیابی زمان و هزینه عبور ترانزیت از کریدورها و گلوگاه‌های موجود و تحلیل هزینه- فایده برای مشخص شدن حوزه‌های اقدام اولویت‌دار، نیز گردد.

البته تحقق این امر نیازمند مطالعات علمی و دقیق است. در نهایت افزایش سهم ترانزیت در سبد صادرات غیرنفتی مستلزم تعریف مجموعه جامعی از اقدامات در حوزه هماهنگی نهادی، تسهیل و روان‌سازی فرآیندهای ترانزیت، حرکت به سمت دیجیتالی شدن ترانزیت به منظور تسریع فرآیندها (از جمله تبادل الکترونیکی با کشورهای همسایه برای فرآیندهای ترانزیتی در قالب ای.تیر)، تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی، تجهیز امکانات مرزی، تقویت خدمات حمل و نقل بین‌المللی و در کنار آن استفاده از ابزارهای دیپلماسی برای فعال‌سازی کریدورها و تقویت نقش ایران در ترانزیت منطقه (بواسطه مذاکره، انعقاد موافقت‌نامه‌ها، اعزام هیات‌های تجاری و ...) است.

- لزوم وجود سیاست‌ها و برنامه اقدام مشخص برای تبدیل کشور به هاب لجستیک منطقه: این امر می‌تواند به تعیین جهت‌گیری‌های دیپلماسی حمل و نقل و ترانزیت نیز کمک کند. بر اساس تجربیات جهانی، لازم است دو اقدام با همکاری نهادهای ذینفع صورت گیرد: اول تدوین سیاست‌های لجستیکی که مبنایی برای تدوین سند جامع لجستیک خواهد بود. دوم تعریف سرفصل مستقلی تحت عنوان حمل و نقل و لجستیک در مفاد برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه، با تاکید ویژه به بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌های کشور برای ایفای نقش به عنوان هاب ترانزیت و لجستیک منطقه.

- جایگاه وزارت صنعت، معدن و تجارت در تجاری‌سازی ترانزیت: یکی از مسائل بسیار مهم در بحث سیاست‌گذاری حمل و نقل، هماهنگی و انطباق این سیاست‌ها با نیازهای صاحبان کالا (تولیدکنندگان، بازرگانان و ...) است. به عنوان مثال ارزش افزوده پروژه‌های زیرساختی بخش حمل و نقل برای تولید و تجارت، باید یکی از معیارهای مهم در اولویت‌بندی و تصمیم‌گیری برای تخصیص منابع مورد نظر (به‌خصوص در فرآیند بروزرسانی طرح جامع حمل و نقل) باشد. به طور مشابه اقدامات دیپلماسی

حمل و نقل هنگامی اثربخشی لازم را برای توسعه تجارت خارجی خواهند داشت که با اولویت‌های این بخش هم‌راستایی داشته باشد.

3-2-3- پیشنهادات قابل ارایه

در پایان نکات زیر به عنوان پیشنهاداتی برای بهبود و ارتقاء کارکرد این کارگروه قابل ارایه هستند.

3-2-1- مشارکت سازمان توسعه تجارت در فرآیند بروزرسانی منشور دیپلماسی حمل و نقل

وجود منشور فوق به عنوان یک نقشه راه، کمک به‌سزایی در پیشبرد منسجم و هماهنگ روابط حمل و نقل بین‌المللی در این زمینه می‌کند. در واقع این منشور می‌تواند در کنار برنامه جامع توسعه صادرات خدمات ترانزیت، به مبنای عمل کارگروه دیپلماسی تبدیل شود. در این صورت مشارکت سازمان توسعه تجارت در ویرایش و بروزرسانی منشور، به منظور حصول اطمینان از هم‌راستایی محتوای آن با سیاست‌های تجارت خارجی کشور از جمله بازارهای اولویت‌دار صادرات غیرنفتی و منابع تامین کالای واردات مورد نیاز کشور و (و مواردی چون بهره‌گیری از ظرفیت‌های اتحادیه اقتصادی اورسیا) و البته ترانزیت به عنوان صادرات خدمات بسیار راهگشا خواهد بود. این امر به جهت‌دهی اقدامات دیپلماسی حمل و نقل برای تقویت تجارت خارجی کمک خواهد کرد.

این اقدامات می‌توانند در قالب مواردی همانند مذاکره با کشورهای هدف برای کاهش موانع حمل و نقل (اعم از تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی، تسهیل رویه‌های حمل و نقل فرامرزی، شناسایی مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی کوتاه‌تر و کم‌هزینه‌تر و فعال‌سازی آنها، راه‌اندازی خطوط کشتیرانی و ...)، انعقاد تفاهم‌نامه‌ها و توافق‌نامه‌های همکاری حمل و نقلی و گمرکی، پیگیری برای اجرایی شدن توافقات قبلی صورت گیرند.

3-2-2- نکاتی برای تکمیل و تقویت محتوای منشور دیپلماسی حمل و نقل

به منظور تکمیل و تقویت محتوای منشور دیپلماسی حمل و نقل پیشنهاد می‌شود موارد زیر در صورت لزوم در آن لحاظ شوند.

- تعیین سیاست‌های کلان کشور در قبال موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای مرتبط با ترانزیت¹: به نظر می‌رسد محتوای منشور دیپلماسی حمل و نقل بیشتر معطوف به روابط با کشورهای منطقه و کشورهای منتخب فرامنطقه‌ای بوده و تاکید خاص بر روی موافقت‌نامه‌های بین‌المللی مرتبط با کریدورهای ترانزیتی عبوری و غیرعبوری از ایران ندارد. پیشنهاد می‌شود در صورت امکان سیاست‌های کلان کشور بر حسب این موافقت‌نامه‌ها نیز به نوعی در محتوای منشور گنجانده شود.
- رصد مستمر تحولات ترانزیتی و حمل‌ونقلی منطقه: منعکس شدن آخرین وضعیت تحولات ترانزیتی و حمل‌ونقلی در سطح منطقه و جهان در منشور حمل‌ونقل، می‌تواند در اثربخشی تصمیمات دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت کشور راهگشا باشد.

3-2-3- ایجاد کمیته تخصصی ذیل کارگروه

این کمیته تخصصی می‌تواند محمل مناسبی برای بررسی طرح‌ها و پیشنهادات، اخذ نظرات کارشناسی تشکل‌های بخش خصوصی غیرعضو کارگروه و نیز استفاده از ظرفیت‌های علمی نهادهای مرتبط با موضوع باشد. در نهایت این کمیته گزارش و نظرات تخصصی خود را جهت طرح و تصمیم‌گیری در کارگروه ارائه خواهد کرد. این ایجاد کمیته می‌تواند در هنگام تدوین آئین‌نامه تشکیل کارگروه مد نظر قرار گیرد.

از جمله نهادهایی که می‌توان از ظرفیت آنها در قالب این کمیته تخصصی استفاده نمود، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی است. این مرکز از سال گذشته دبیرخانه‌ای را با محوریت معاونت اقتصادی و با همکاری معاونت امور زیربنایی و معاونت سیاسی این مرکز شکل داده است و رویکرد آن انجام فعالیت‌های علمی در زمینه دیپلماسی اقتصادی و سیاسی حوزه حمل‌ونقل به صورت کلی‌نگر است.

3-3- در نظر گرفتن نقش و جایگاه برای بخش خصوصی در کارگروه

بخش خصوصی به عنوان متقاضی و یا ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل و لجستیک، در خط مقدم فعالیت‌های حمل‌ونقل و ترانزیت قرار می‌گیرد و لازم است به دیدگاه‌ها و دغدغه‌های این بخش در تصمیم‌گیری‌ها و اقدامات حوزه دیپلماسی توجه شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود عضویت تشکل‌هایی همچون اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، اتاق تعاون ایران و تشکل‌های تخصصی مانند

¹ فوری، حمیدرضا و حاتم‌زاده، یاسر (1400)، بررسی عملکرد دولت 2- بخش حمل‌ونقل، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی، گروه حمل‌ونقل، شماره مسلسل 17451، فروردین 1400.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک و ... در این کارگروه مورد بررسی قرار گیرد. علاوه بر این عضویت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی به عنوان بازیگری که نقش محوری را در حمل‌ونقل دریایی کشور ایفا می‌کند نیز قابل پیشنهاد است.

در پایان لازم به توضیح است که اتاق تعاون ایران در سال گذشته نقش مهمی را در کمک به ایجاد خط مستقیم دریایی بین بنادر جنوبی ایران، بنادر آفریقای جنوبی و بنادر آمریکای جنوبی (ونزوئلا و احتمالاً برزیل) و بالعکس ایفا کرده که این خط در شرف راه‌اندازی است.

1-3-3- قابلیت کارگروه برای هماهنگی اقدامات عضویت در معاهدات بین‌المللی مرتبط در صورت

لزوم

این هماهنگی‌ها به طور معمول در قالب روابط سازمانی مرسوم بین وزارت راه و شهرسازی و وزارت امور خارجه صورت می‌گیرد. اما قرار گرفتن این موضوع در حوزه وظایف کارگروه، می‌تواند به افزایش هماهنگی بین سازمانی در این زمینه کمک کند. به طور مثال کنوانسیون سازمان ملل در حمل‌ونقل بین‌المللی چندوجهی کالا¹ و کنوانسیون گمرکی کانتینرها² از جمله معاهداتی بین‌المللی هستند که ایران هنوز به آنها نپیوسته است و عضویت کشور می‌تواند در صورت لزوم در کارگروه مطرح شود. همچنین باید اشاره نمود که ایران هنوز به عضویت رسمی موافقت‌نامه اروپایی حمل‌ونقل کالاها و مواد خطرناک با جاده (ADR³) و موافقت‌نامه تطبیق شرایط یکپارچه معاینه فنی ادواری وسایل نقلیه چرخدار و شناسایی متقابل این بازرسی‌ها (AETR⁴) در نیامده است و لوایح این موافقت‌نامه در دست بررسی برای اصلاح و تصویب هستند.

2-3-3- بهره‌گیری از ظرفیت‌های تحول دیجیتال در عرصه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی به کمک

دیپلماسی

تحول دیجیتال در عرصه حمل‌ونقل و به طور کلی تجارت بین‌المللی، از روندهای مهم در این حوزه است که ابزار دیپلماسی می‌تواند به بهره‌گیری هر چه بهتر از این ظرفیت‌ها برای تسهیل ترانزیت و حمل‌ونقل کمک کند. در ادامه به دو نمونه از مهمترین مصادیق این امر اشاره می‌شود:

¹ Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods

² Customs Convention on Containers

³ European Agreement for carriage Dangerous Goods and Substance by Road

⁴ The European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport

- رسمیت یافتن سیستم ای.تیر (تیر الکترونیک): این سیستم که از 25 ماه می سال 2021 رسمیت خواهد یافت، یکی از مصادیق حرکت فرآیندهای ترانزیت به سمت دیجیتالی شدن است که 48 عضو از 76 عضو اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای (از جمله ایران و کشورهای همسایه همچون ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، پاکستان، ترکیه) علاقمند به مشارکت در این پروژه هستند. طبق برآوردهای این اتحادیه، اجرایی شدن این سیستم می‌تواند زمان حمل و نقل فرامرزی را تا 80 درصد و هزینه آن را 38 درصد کاهش دهد که نه تنها صاحبان کالا که شرکت‌های حمل و نقلی و گمرکات نیز در منافع آن سهیم خواهند بود. در این راستا، انعقاد موافقت‌نامه‌ها و گسترش تبادلات الکترونیکی گمرکی با کشورهای مشارکت‌کننده در سیستم ای.تیر (تیر الکترونیک)، می‌تواند به تسریع و کاهش هزینه‌های ترانزیت در کریدورهای عبوری از کشورمان کمک کند.¹ در این رابطه ایران پروژه‌های تیر الکترونیک متعددی را در سال‌های قبل با کشورهای مختلف به اجرا درآورده است که عبارتند از ترکیه (1394)، حمل ترکیبی اسلونی-ایران (1396)، آذربایجان (1398) و هند-چابهار-افغانستان (1398).
- رسمیت یافتن موافقت‌نامه تسهیل تجارت فرامرزی بدون کاغذ در آسیا و اقیانوسیه²: این موافقت‌نامه پس از به حد نصاب رسیدن اعضای آن (آذربایجان، فیلیپین، ایران، بنگلادش و چین) در 20 فوریه 2020 رسمیت یافت و چندین عضو دیگر اسکاپ نیز در حال پیوستن به آن هستند. اما اجرای جدی این موافقت‌نامه از سال 2022 خواهد بود. این موافقت‌نامه چارچوبی برای تسهیل تجارت فرامرزی ارائه می‌دهد که هدف آن تسهیل مبادلات فرامرزی بوسیله ایجاد محیط نهادی و قانونی مناسب و استفاده از سیستم‌های نرم‌افزاری (نظیر سیستم‌های گمرک دیجیتال، پنجره واحد تجارت، سیستم‌های الکترونیک مدیریت بنادر و ...) است. این چارچوب علاوه بر توسعه این توانمندی‌ها در داخل کشورهای عضو، شکل‌گیری همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه برای تبادل الکترونیکی اطلاعات تجارت فرامرزی را نیز شامل می‌شود.³ بنابراین این موافقت‌نامه بستر مناسبی را برای پیشبرد اقدامات تسهیل تجارت و حمل و نقل (و البته ترانزیت) بین‌المللی فراهم نموده که تحقق بخش دوم آن یعنی تبادل الکترونیکی داده‌ها بین کشورها نیازمند اقدامات دیپلماسی است.

¹ <https://trans.info/en/this-is-how-the-electronic-tir-carnet-will-work-from-may-228190>

² The Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific

³ <https://www.unescap.org/>



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

منابع و ماخذ

1. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، www.rmtto.ir
2. شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، www.rai.ir
3. سازمان بنادر و دریانوردی، www.pmo.ir
4. سازمان توسعه تجارت ایران، <http://www.tpo.ir/>
5. وزارت راه و ترابری، www.mrud.ir
6. فوری، حمیدرضا و حاتم‌زاده، یاسر (1400)، بررسی عملکرد دولت 2- بخش حمل‌ونقل، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی، گروه حمل‌ونقل، شماره مسلسل 17451، فروردین 1400.
7. T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, <http://www.sbb.gov.tr/>
8. 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi, <https://www.sanayi.gov.tr/>
9. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Ve Eylem Planı, <http://geka.gov.tr/>
10. e-İhracat Stratejisi ve Eylem Planı (2018-2020), <https://ticaret.gov.tr/>
11. https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET_BAKANLIGI_2019YILI_FAALIYET_RAPORU.pdf
12. This is how the electronic TIR carnet will work from May, <https://trans.info/>
13. The Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific, <https://www.unescap.org/>

موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی