



برنامه دیپلماسی ترانزیت ریل پایه جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

آبان ۱۴۰۴



عناوین و ساختار برنامه دیپلماسی ترانزیت ریل پایه

- ۱- چرا «دیپلماسی ترانزیت ریل پایه»؟
- ۲- اولویت توسعه ترانزیت در سیاست های کلی و برنامه هفتم توسعه
- ۳- نگاهی به روند تجارت جهانی خدمات لجستیک و حمل و نقل
- ۴- کریدورهای ریلی بین المللی عبوری از ایران و ظرفیتهای تجاری آنها
- ۵- تحلیل وضعیت (فرصتها، تهدیدها، ظرفیتهای و چالشها)
- ۶- اهداف برنامه دیپلماسی ترانزیت ریلی
- ۷- استراتژیها و راهکارهای اجرایی
- ۸- الزامات کلیدی موفقیت برنامه دیپلماسی ترانزیت ریل پایه

تعریف دیپلماسی ترانزیت ریل پایه

دیپلماسی ترانزیت ریل پایه به مجموعه‌ای از اقدامات دیپلماتیک و اقتصادی اطلاق می‌شود که هدف

آن استفاده از ظرفیت‌های شبکه ریلی برای تسهیل و گسترش حمل‌ونقل بین‌المللی کالاها و تقویت روابط

اقتصادی و سیاسی بین کشورهاست. این دیپلماسی شامل هماهنگی کاهش موانع گمرکی و روانسازی مبادلات

تجاری، مرزی و لجستیکی، بهبود زیرساخت‌های ریلی، و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی می‌شود. این رویکرد

می‌تواند به‌عنوان ابزاری برای ارتقای موقعیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی کشور عمل کند.

چرا «دیپلماسی ترانزیت ریل پایه» جهت‌گیری راهبردی هوشمندانه‌ای است؟

- 1) تقویت موقعیت ژئواکونومیک ایران در شبکه ترانزیت بین‌المللی
- 2) افزایش درآمدهای ارزی غیرنفتی با ریسک تحریمی پایین و تاب‌آوری بالا
- 3) صرفه‌جویی قابل توجه در مصرف سوخت (مصرف سوخت ریل حدود ۲۰ درصد جاده)
- 4) کاهش آلاینده‌گی و منافع زیست‌محیطی در راستای استانداردهای جهانی
- 5) مزیت رقابتی برجسته کریدورهای ریلی ایران در زمان، هزینه و قابلیت پیش‌بینی
- 6) ترانزیت ریلی ذاتاً چندملیتی است و بدون دیپلماسی فعال منطقه‌ای خلق ارزش پایدار نمی‌کند
- 7) دیپلماسی ترانزیت ریل پایه ابزار نفوذ ژئوپلیتیک کم‌هزینه و بلندمدت ایران در منطقه است

اولویت توسعه ترانزیت در سیاست های کلی و برنامه هفتم توسعه

۱- سیاست های کلی برنامه هفتم توسعه:

بند ۱۰- فعال سازی مزیت های جغرافیایی - سیاسی و تبدیل جمهوری اسلامی ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل و نقل با روان سازی مقررات و ایجاد و توسعه زیرساخت های لازم.

۲- قانون برنامه هفتم توسعه:

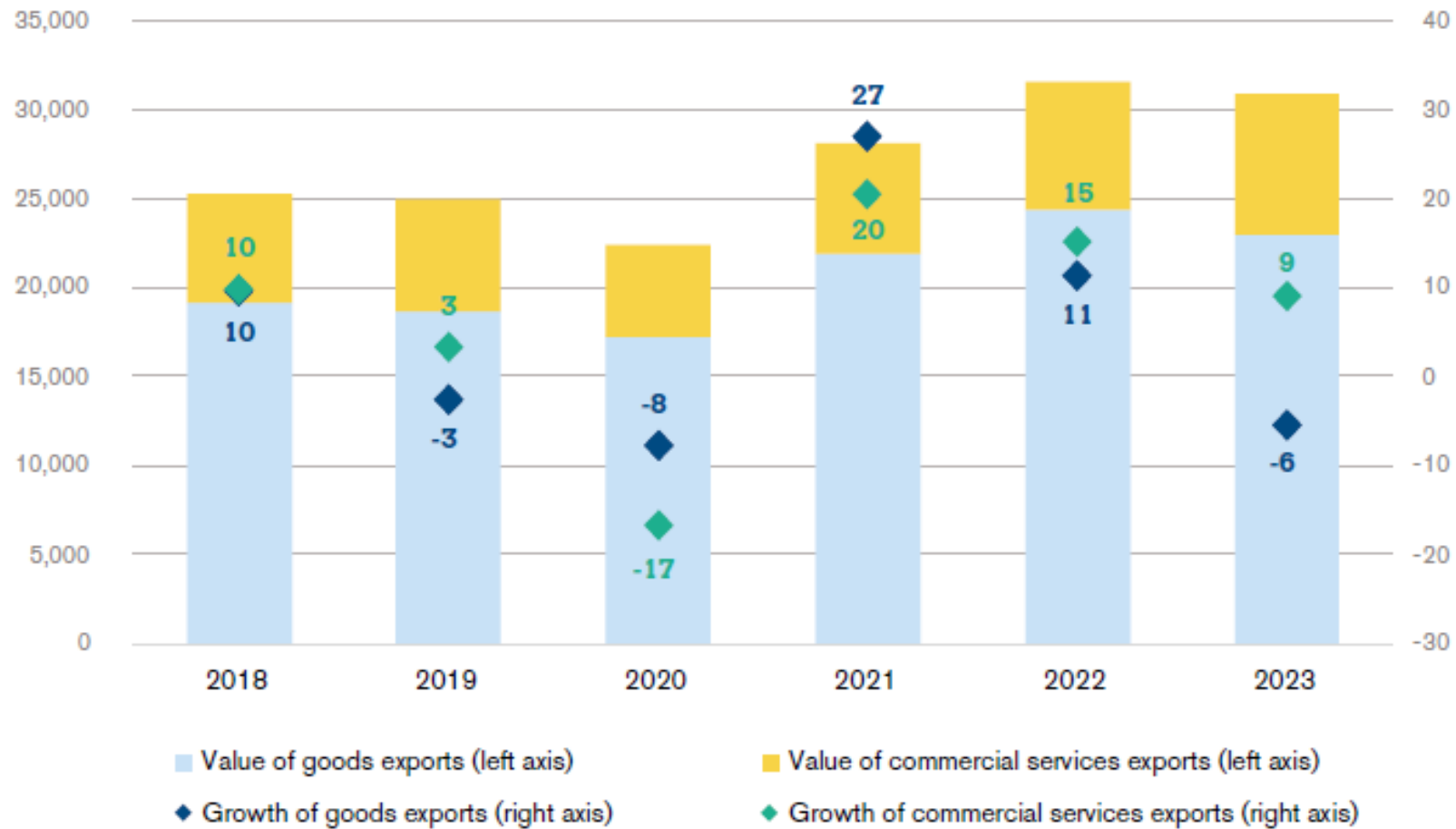
ماده ۵۶- دستیابی به ترانزیت کالا از کریدورهای عبوری از ایران به میزان ۴۰ میلیون تن

ماده ۵۷- تشکیل ستاد ملی ترانزیت به ریاست رئیس جمهور

ماده ۵۸- مشوقها و حمایت های مورد نیاز جهت افزایش ترانزیت

Chart 2: World goods and commercial services exports, 2018-2023

Billion US\$ and annual % change



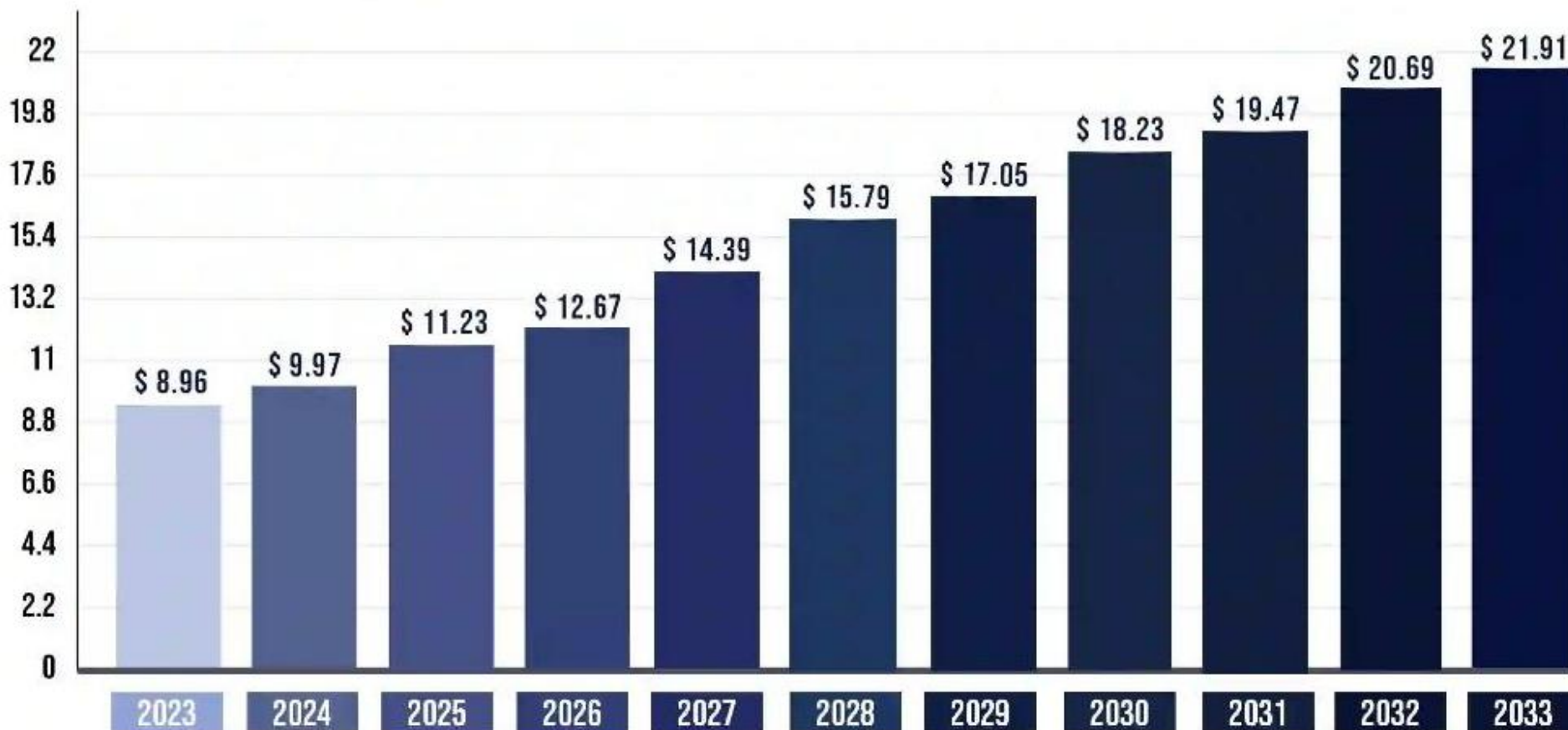
Note: Goods trade on a balance of payments basis differs from merchandise trade on a customs basis.

Source: WTO.

بازار جهانی لجستیک

PRECEDENCE
RESEARCH

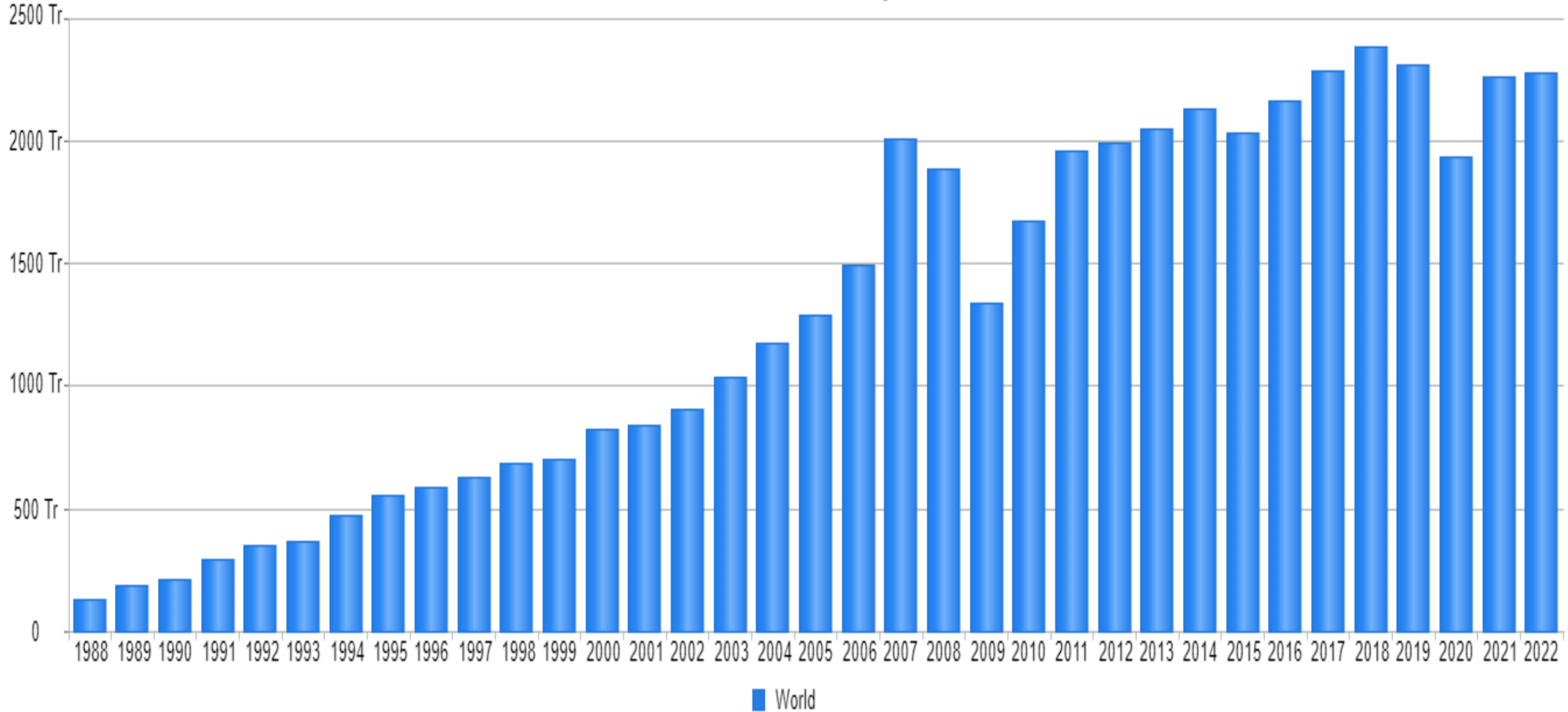
LOGISTICS MARKET SIZE 2023 TO 2033 (USD TRILLION)



Source: <https://www.precedenceresearch.com/logistics-market>

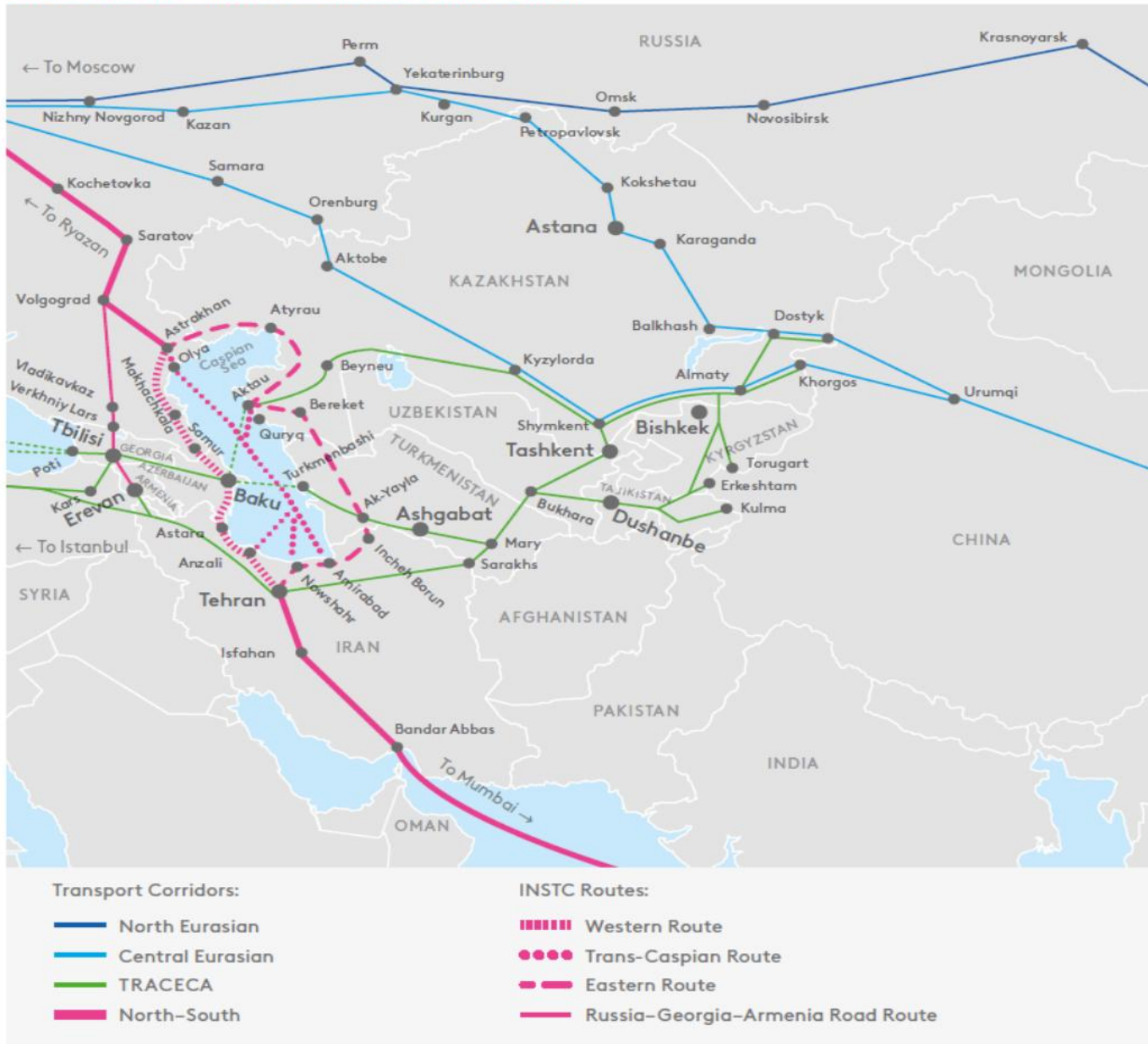
بازار جهانی حمل و نقل

World Transportation Exports compare with World region
Source: wits.worldbank.org

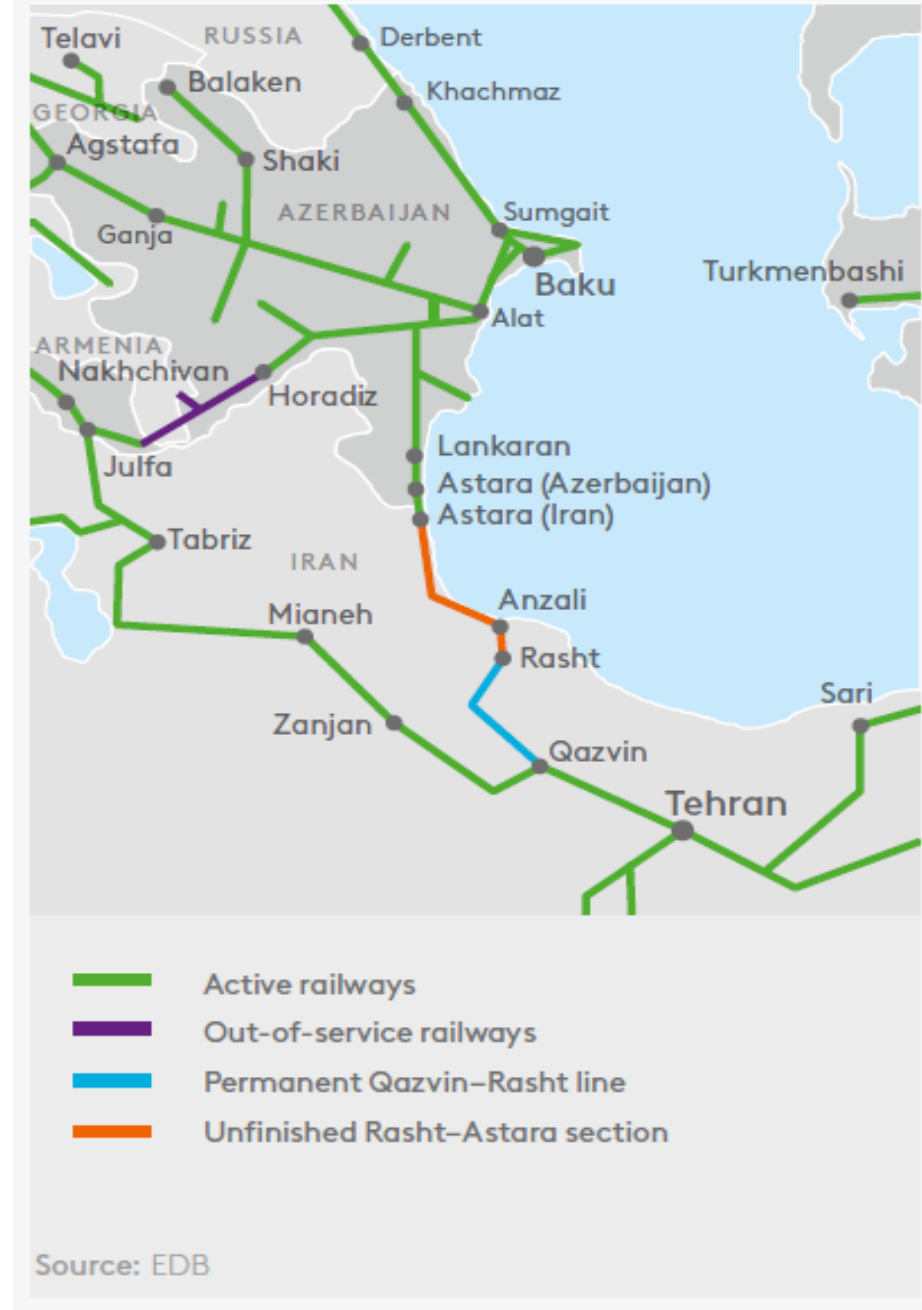




↓ Figure 1. Role of the INSTC in the Eurasian Transport Network



Source: EDB



کریدورهای اصلی



کریدورهای اصلی شمال - جنوب

بندر شهید رجایی

چابهار

سرخس

بندر شهید رجایی

اینچه برون / بندر امیرآباد

بندر کاسپین / آستارا

کریدورهای اصلی شرق - غرب

چشمه ثریا / رازی

خسروی / مهران

سرخس / شمتیغ



- ★ پایانه ریلی مرزی
- مرکز لجستیک مرزی
- دهکده لجستیک
- ⊗ شهر لجستیک

year	Goods potential (million tons)
2022	358
2025	396
2030	458
2035	520

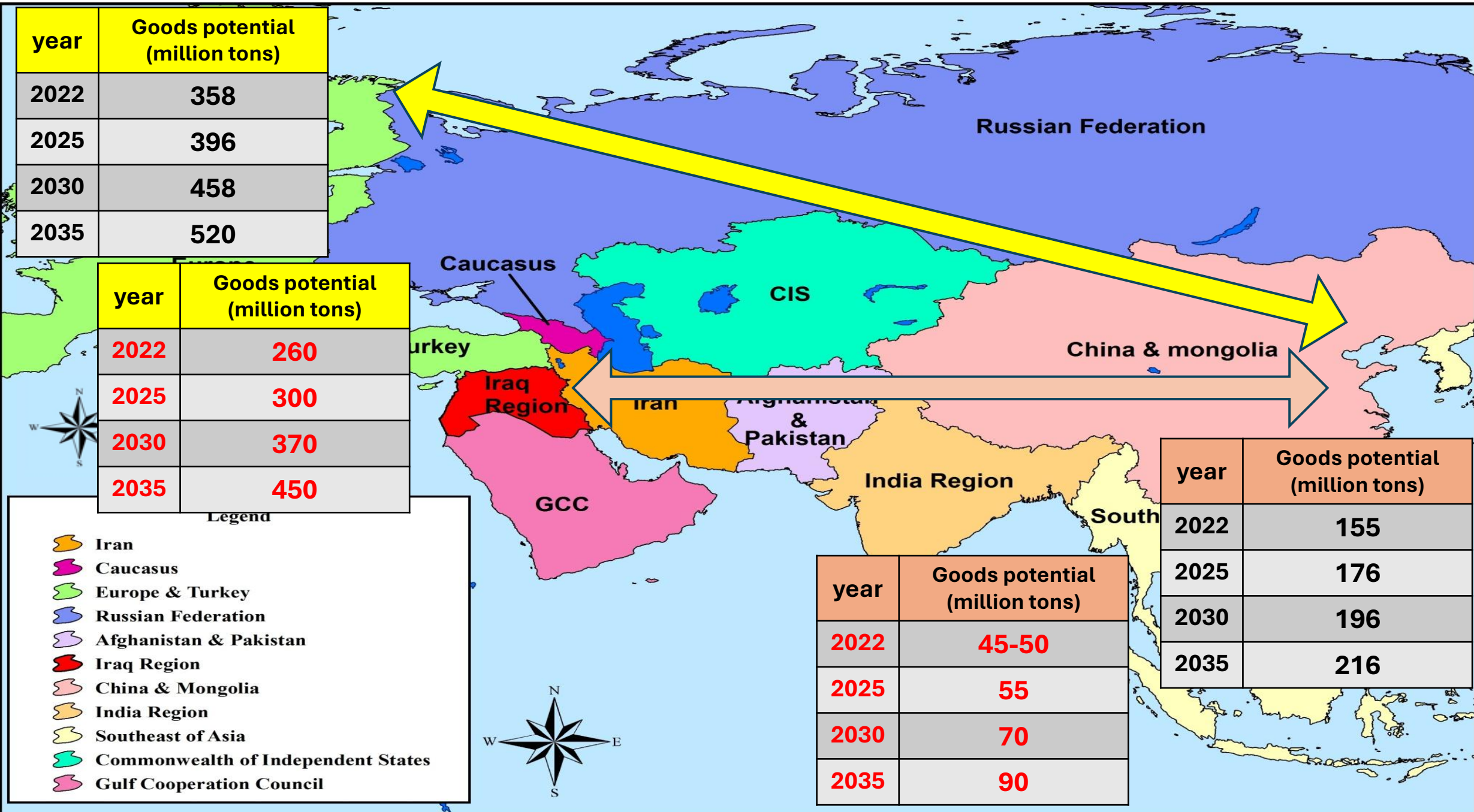
year	Goods potential (million tons)
2022	260
2025	300
2030	370
2035	450

year	Goods potential (million tons)
2022	155
2025	176
2030	196
2035	216

year	Goods potential (million tons)
2022	45-50
2025	55
2030	70
2035	90

Legend

-  Iran
-  Caucasus
-  Europe & Turkey
-  Russian Federation
-  Afghanistan & Pakistan
-  Iraq Region
-  China & Mongolia
-  India Region
-  Southeast of Asia
-  Commonwealth of Independent States
-  Gulf Cooperation Council



تخمین حجم و ارزش تجاری بالقوه کریدورهای ریلی بین‌المللی ایران

کریدور ریلی	کشورهای عمده حاشیه کریدور	کالاهای بالقوه با قابلیت حمل ریلی	حجم بالقوه سالانه (میلیون تن)	ارزش بالقوه سالانه (میلیارد دلار)
(NSTC) کریدور شمال-جنوب	روسیه، آذربایجان: شمال هند، کشورهای حاشیه خلیج فارس: جنوب	غلات، چوب، فلزات، محصولات پتروشیمی، کانتینرهای کالای مصرفی، خودرو	15-25	70-120
کریدور شرق-غرب (کمر بند اقتصادی)	چین، قزاقستان، ترکمنستان: شرق ترکیه، اروپا: غرب	کالاهای مصرفی، الکترونیک، ماشین‌آلات، پوشاک، محصولات کشاورزی	10-20	50-100
کریدور خلیج فارس-آسیای میانه	امارات، عمان، قطر: جنوب ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان: شمال	محصولات پتروشیمی، کالاهای مصرفی، مواد غذایی، فلزات، پنبه	8-15	20-40
جمع کل			33-60	140-260

جدول کریدورهای ترانزیت ریلی ایران

ردیف	عنوان کریدور	مبدأ / شمال یا غرب	مرزهای ورودی به ایران	مرزهای خروجی از ایران	مقصد / جنوب یا شرق	ماهیت کریدور
1	کریدور شمال-جنوب	روسیه، قفقاز، آسیای میانه	سرخس، لطف آباد، اینچه برون، امیرآباد، کاسپین، آستارا	بندرعباس، بندر امام خمینی، (آتی: چابهار)	هند، خلیج فارس	استراتژیک، ارز آور، چندشاخه
2	کریدور شرق-غرب	چین، آسیای میانه	سرخس، اینچه برون	رازی، (آتی: چشمه ثریا)	ترکیه، اروپا	رقابتی کریدوری، زمان محور
3	کریدور شمال غرب-شرق	ترکیه	رازی	شمتیخ، میرجاوه	افغانستان، پاکستان	منطقه ای، پیونددهنده بازارهای نوظهور
4	کریدور جنوب و غرب-شرق	هند، خلیج فارس، عراق	بنادر جنوبی، پرویزخان، خسروی	شمتیخ، میرجاوه	افغانستان، پاکستان	مکمل، ژئوپلیتیکی، توسعه محور

تحلیل وضعیت

تهدیدها

۱- تغییرات سیاسی و فشارهای خارجی که ممکن است در مسیر توسعه روابط ترانزیتی تأثیر بگذارد.

۲- نوسانات اقتصادی داخلی و محدودیت منابع مالی که بر روند توسعه تأثیرگذار خواهند بود.

فرصت‌ها

۱- رشد تجارت بین‌المللی و نیاز به مسیرهای سریع و مقرون‌به‌صرفه.

۲- تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و جذب سرمایه‌گذاری خارجی.

۳- فرصت‌های جدید ناشی از تغییرات در زنجیره‌های تأمین جهانی و افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل ریلی.

موانع و چالش‌ها

۱- محدودیت‌های زیرساختی: تکمیل خطوط ریلی و مراکز لجستیک فعلی و احداث خطوط جدید کردوری.

۲- فرآیندهای گمرکی پیچیده: عدم هماهنگی بین‌المللی در برخی مرزها.

۳- رقابت با مسیرهای جایگزین: مسیرهای ترانزیتی دیگر که کشورهای همسایه و مناطق مختلف برای جذب حجم ترانزیت کالا در حال توسعه هستند (مانند کردور چین - قزاقستان - روسیه - اروپا).

ظرفیت‌ها

۱- شبکه ریلی موجود: شامل خطوط سراسری و پروژه‌های در حال ساخت نظیر چابهار- زاهدان و کردورهای آسیای میانه.

۲- ترمینال‌ها و ایستگاه‌های باراندازی: بیش از ۷۰ ایستگاه بارانداز ریلی شامل آپرین، بندر امام، شهید رجایی؛ حدود ۹ ترمینال کانتینری ریلی فعال و ۲۴ مرکز لجستیکی.

۳- در کردورهای موقعیت استراتژیک: شمال-جنوب و شرق-غرب که ایران را به کشورهای مهم اقتصادی متصل می‌کند.



اهداف برنامه دیپلماسی ترانزیت ریلی

هدف راهبردی

• تبدیل جمهوری اسلامی ایران به هاب ترانزیتی جهانی با محوریت حمل و نقل ریلی در کریدورهای بین‌المللی، به‌ویژه کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب.

اهداف عملیاتی

1. افزایش سهم ترانزیت ریلی از مجموع حمل و نقل کالا.
2. جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی برای توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی.
3. تسهیل فرآیندهای گمرکی و ترانزیتی با همکاری کشورهای همسایه.
4. تقویت روابط دیپلماتیک و اقتصادی با کشورهای هدف ترانزیت.
5. ایجاد مکانیسم‌های هماهنگی بین‌دستگاهی برای اجرای سیاست‌های ترانزیت.

اهداف کمی

1. افزایش سهم ترانزیت ریلی از ۲ میلیون تن به ۱۲ میلیون تن طی برنامه هفتم توسعه.
2. کاهش زمان ترانزیت کالا از کریدورهای ریلی عبوری از ایران به مقاصد مربوطه از **مرز ۲۰ تا ۵۰ روز** به **بازه هدف ۱۰ تا ۲۰ روز**.
3. جذب سرمایه‌گذاری خارجی حداقل به میزان یک میلیارد دلار برای توسعه زیرساخت و ناوگان.
4. تامین مالی خارجی (فاینانس) پروژه‌های زیرساختی کریدورهای ریلی بین‌المللی به میزان ۸ میلیارد دلار.

استراتژی‌ها و راهکارهای اجرایی



۱- دیپلماسی اقتصادی و روابط بین المللی

۲- توسعه زیرساختهای ریلی

۳- اصلاح فرآیندهای گمرکی و لجستیکی

۴- ارتقاء سیستم های مبادلات مالی و انتقال داده

۵- تعامل نزدیک و نظام مند با ذینفعان داخلی و خارجی

دیپلماسی اقتصادی و روابط بین‌المللی

۱- تشکیل کمیته‌های مشترک با کشورهای همسایه و کشورهای هدف ترانزیت برای تسهیل فرآیندهای گمرکی و تجاری.

۲- مذاکرات دوجانبه و چندجانبه برای انعقاد توافقات تجاری و ترانزیتی با کشورهای آسیای میانه، چین، روسیه، هند، ترکیه، افغانستان و سایر کشورهای در مسیر کریدورها.

۳- ایجاد مشوق‌های اقتصادی و تضمین‌های لازم برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی.

۴- تدوین توافقات منطقه‌ای برای هم‌افزایی و بهبود عملکرد کریدورهای ترانزیتی، مشابه شیوه‌هایی که کشورهای موفق در این زمینه اعمال کرده‌اند.

۵- استفاده بیشتر از ظرفیت سازمانهای بریکس، شانگهای، اکو، موافقتنامه تجارت آزاد یا یوروآسیا

توسعه زیرساخت‌های ریلی

۱- تکمیل و توسعه خطوط ریلی کریدوری:

کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب برای اتصال بهتر به کشورهای منطقه‌ای و بین‌المللی، (برقی سازی و تکمیل سرخس-چشمه ثریا حدود ۴ میلیارد دلار، رشت آستارا حدود ۰.۵ میلیارد دلار، برقی سازی و تکمیل دو خطه سرخس- بندرعباس ۰.۵ میلیارد دلار، تکمیل راه آهن چابهار به زاهدان-خط نورمال زاهدان-میرجاوه، راه آهن کرمانشاه-خسروی).

۲- نوسازی ناوگان ریلی با قابلیت سیربین المللی:

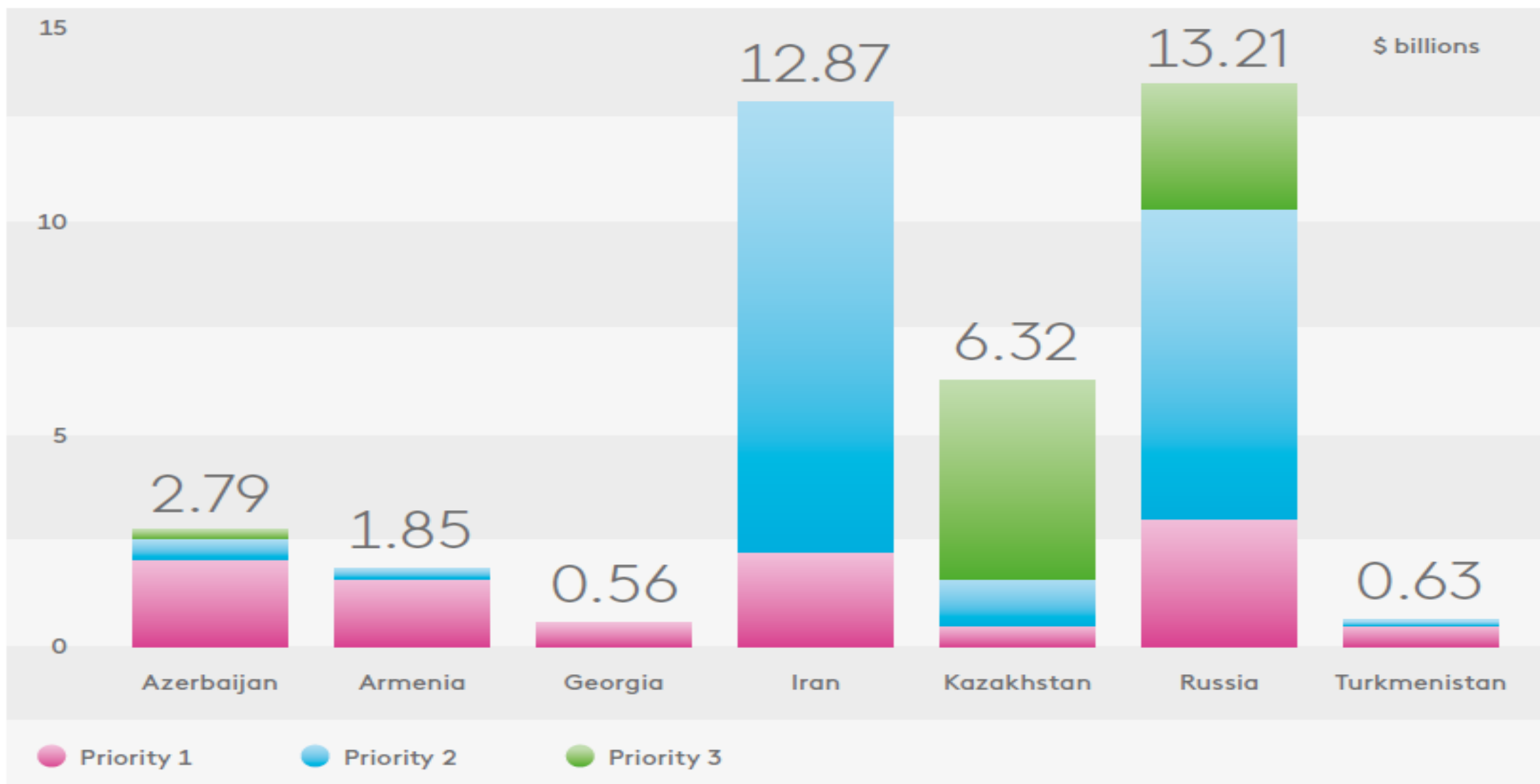
برای افزایش ظرفیت حمل بار و بهبود کیفیت خدمات.

۳- توسعه مراکز لجستیک و پایانه‌های جدید در نقاط مرزی و کلیدی:

مانند چابهار، مرز ترکمنستان، آذربایجان و افغانستان توسعه زیرساخت‌های ریلی در بنادر با رویکرد بنادر ریل پایه.

سرمایه گذاری مورد نیاز جهت تکمیل زیرساختهای کریدور شمال – جنوب با تفکیک کشورها

↓ Figure B. Geographic Structure of INSTC Infrastructure Investment Projects Ranked by Priority



Source: EDB

اصلاح فرآیندهای عملیاتی، گمرکی و لجستیک

۱- ساده‌سازی و دیجیتالی کردن فرآیندهای گمرکی برای کاهش زمان و هزینه‌های ترانزیت و افزایش کارایی.

۲- ایجاد شبکه یکپارچه تبادل اطلاعات با کشورهای هدف ترانزیت به منظور تسریع روند گمرکی و ارتقای شفافیت.

۳- رقابتی سازی زمان و قیمت و برندسازی کریدورهای ریلی عبوری از ایران

ایجادزیست بوم تعامل ذینفعان غیردولتی داخلی و خارجی

۱- شناسایی شرکتهای صاحب بار، فورواردری، مراکز لجستیک، متصدیان حمل ریلی و سرمایه گذاران در کشورهای مسیر کریدورهای ریلی

۲- ایجاد فضای تعامل موثر و نظام مند بین ذینفعان در کشورهای مسیر کریدورها برای تقویت همکاری های دوجانبه و چندجانبه.

۳- ارایه مشوقهای لازم جهت همکاری در زمینه سرمایه گذاری در ایجاد ظرفیتهای بهره برداری موثر از کریدورها با ایجاد مزایای رقابتی

نقش و مسئولیت نهادهای اجرایی

نقش و مسئولیت	نهاد
تخصیص منابع و تنظیم اولویتهای اجرایی	سازمان برنامه و بودجه
ساخت، بهبود و نگهداری زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی کریدوری	وزارت راه و شهرسازی / شرکت راه آهن
مدیریت دیپلماسی اقتصادی و کمک به انعقاد توافقات ترانزیتی	وزارت امور خارجه / معاون دیپلماسی اقتصادی
هماهنگی فرآیندهای ترانزیتی و تسهیل صادرات و واردات	سازمان گمرک
تسهیل توسعه تجاری مرتبط با ترانزیت	سازمان توسعه تجارت
همکاری در امنیت، استانداردها و تسهیل قوانین حمل و نقل	سایر نهادها

ارزیابی و سنجش عملکرد

شاخص‌های کیفی

شاخص‌های کمی

کیفیت روابط دیپلماتیک با کشورهای همسایه و شرکای تجاری.

حجم ترانزیت کالا: ارزیابی میزان حجم کالاهایی که از طریق مسیرهای ریلی ایران عبور می‌کنند.

رضایت‌مندی سرمایه‌گذاران از مشوق‌ها و تسهیلات ارائه‌شده برای جذب سرمایه‌گذاری.

درصد افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی از مجموع ترانزیت کشور.

کاهش زمان و هزینه ترانزیت: بررسی تأثیر اصلاحات گمرکی و لجستیکی بر کاهش هزینه‌ها و زمان ترانزیت کالا.

میزان سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی جذب‌شده در پروژه‌های توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی.

توسعه و نوسازی زیرساخت‌ها: ارزیابی میزان پیشرفت در توسعه و نوسازی خطوط ریلی و ایستگاه‌ها.

افزایش تعداد پروژه‌های PPP که به موفقیت رسیده‌اند.

کاهش زمان ترانزیت: اندازه‌گیری زمان متوسط حمل کالا از مرز ایران تا مقصد نهایی در اروپا یا آسیای میانه.

شاخص‌های کیفی

شاخص‌های کمی

الزامات کلیدی مکمل برای موفقیت برنامه دیپلماسی ترازیت ریل پایه

۱- اولویت تخصیص منابع مالی از بودجه عمومی برای پروژه‌های زیرساخت‌های ریلی ترازیتی

۲- اولویت پروژه‌های زیرساخت‌های ریلی ترازیتی در استفاده از خطوط اعتباری و فاینانس خارجی

۳- ارائه مشوق‌های سرمایه‌گذاری به ویژه تضمین حداقل نرخ بازده سرمایه‌گذاری پروژه‌های زیرساخت ریلی با هدف جذب مشارکت

سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی

۴- پرداخت صرفه‌جویی سوخت ترازیت ریلی بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید متناسب با عملکرد (تن-کیلومتر)

۵- صدور مجوز ایجاد دفاتر تجاری شرکت راه آهن در کشورهای اصلی مسیر کریدورها

۶- صدور مجوز ایجاد شرکت‌های مشترک بین شرکت راه آهن و شرکت‌های راه آهن مسیر کریدور جهت توسعه و مدیریت کریدورها

۷- ایجاد سازوکار لازم جهت کاهش زمان مبادلات مرزی و تشریفات گمرکی با مشارکت همه سازمان‌های تاثیرگذار در زمینه ترازیت