



سخنانی چند پیرامون کسب درآمدهای هنگفت از طریق ترانزیت زمینی

واقعیت یا رویا؟

پیشینه

در اثنای برگزاری مناظره‌های تلویزیونی آخرین انتخابات ریاست جمهوری، یکی از کاندیداها مدعی شدند که دولت‌های گذشته به برخی امور بی توجه بوده‌اند و از جمله این موارد، به ترانزیت کالا اشاره و (نقل به مضمون) اظهار داشتند: "فقط از کریدور شمال - جنوب می توان ۲۰ میلیارد دلار در سال در آمد به دست آورد!"

پس از برگزاری انتخابات و تشکیل دولت سیزدهم، وزیر راه و شهرسازی در مصاحبه‌ای نوید کسب درآمد ۳۰ میلیارد دلاری را از طریق ترانزیت زمینی داد. چندی بعد نیز "مهدی صفری"، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه، در گفت‌وگو با خبرگزاری ایسنا، درآمد ارزی ترانزیت را خوش بینانه ۶۰ میلیارد دلار اعلام و اضافه کرد: "این درآمد نه آنقدر زیاد است که جای در آمد نفت را بگیرد و نه آنقدر کم که بتوان از آن صرف نظر نمود".

خبرگزاری جمهوری اسلامی نیز ۱۱ مهرماه امسال گزارشی از برگزاری مراسم روز جهانی دریانوردی ارائه کرد و از قول وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد:



مهندس محمد اسمعیل علیخانی
پژوهشگر مستقل



«کریدرهای جاده‌ای و ریلی به بنادر ما به طور کامل متصل نیستند، این در حالی است که ایران می‌تواند مهم‌ترین نقش ترانزیتی را داشته باشد»^(۱)؛

و در ادامه در مورد حجم تقاضا اضافه نمودند:

«ما باید بتوانیم از موقعیت ژئوپلیتیکی ایران استفاده کنیم، ۲۰۰ میلیون تن بار در منطقه وجود دارد که می‌تواند از کریدر ایران جا به جا شود، هر ۱۰ روز یک بار کود از روسیه به هند ارسال می‌شود، که می‌تواند از مسیر ایران باشد».

ایشان همچنین افزودند:

«تکمیل ظرفیت کریدرها و افزایش ترانزیت کشور بعد از نفت می‌تواند درآمد خوبی برای کشور داشته باشد. خبر خوش اینکه این ظرفیت در اختیار ما قرار گرفته و به‌زودی شاهد تحول بزرگی در بخش دریا، ریل و همین‌طور هوایی هستیم».

پیش از این اظهار نظر، یکی از مسؤولان مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران طی مصاحبه‌ای از ۷ راهکار تقویت ترانزیت کشور و درآمدزایی ۱۱ میلیارد دلاری از این بخش یاد کرد.

این مرکز تحقق این درآمد را مشروط به آن دانست که "همه مبادلات کشورهای راه‌گذار شمال - جنوب و یک سوم مبادلات چین و اروپا از مسیرهای ایران انجام شود و درآمد مستقیم حاصل از ترانزیت برای کشور ۷۵ دلار در هرتن در نظر گرفته شود، در این صورت به‌طور بالقوه امکان کسب درآمد ۱۱ میلیارد دلاری از این مسیر برای ایران وجود دارد".

گفتنی است که اظهار نظرهای پراکنده‌ای در این مورد انجام شده که شرح همه آنها از حوصله این مقاله خارج است؛ در جمع‌بندی کلی به شرحی که خواهد آمد می‌توان گفت که نخستین شایعه درباره افزایش دور از انتظار درآمد ترانزیت زمینی کمتر از یک میلیارد دلار به ۱۲ میلیارد دلار در سال‌های ۱۳۷۷ و ۱۳۷۸ به وجود آمد و از آن زمان تاکنون با تغییر دولت‌ها و وزرا به حدود و وسعت این فعالیت و درآمد حاصل از آن افزوده شده و دامنه تغییرات پس از ۱۲ میلیارد دلار اولیه به ۲۰، ۳۰ و ۶۰ میلیارد دلار افزایش یافت. اخیراً مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی خارج از روند افزایشی، کسب درآمد ۱۱ میلیارد دلاری را مشروط به تحقق مفروضاتی نموده است و این در حالی است که در بیش از ۲۰ سال گذشته هیچگاه درآمد ترانزیت زمینی شامل ریلی و جاده‌ای به یک میلیارد دلار هم نرسیده است.

واقعیت یا رویا؟

پس از بروز بحران اقتصادی در کشورهای موسوم به بربهای آسیا در سال ۱۳۷۷، بهای هر بشکه نفت خام به ارقامی مانند ۹/۵۵ تا ۱۱/۲ دلار تنزل یافت. در آن زمان دولتمردان مرتبط با بخش حمل و نقل در ایران به رییس دولت وقت گزارش و نوید دادند که اگر به فعالیت

ترانزیت زمینی توجه شود، کسب درآمد تا ۱۲ میلیارد دلار از این فعالیت امکان‌پذیر و جبران‌کننده کمبود درآمد نفت خواهد بود (درآمد محقق شده آن سال‌ها همواره کمتر از یک میلیارد دلار بوده که تا سال ۱۴۰۰ در روی همان پاشنه چرخیده است).

این برآورد اغراق‌آمیز ۱۲ میلیارد دلاری، مورد نقد جدی کمیته اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و ترابری قرار گرفت که منتج به تعریف یک مطالعه در مرکز تحقیقات آن وزارتخانه و ارجاع آن به مهندس مشاور مربوط شد. مطالعات با همکاری استادان و دانشجویان دانشگاه صنعتی شریف به انجام رسید. نتیجه آن که درآمد اعلام شده به رییس دولت وقت ۱۲ تا ۱۵ برابر واقعیت حالت خوشبینانه بوده است. این بررسی در اثنای مطالعات جامع حمل و نقل و در دولت دوم اصلاحات از سوی همان مهندس مشاور (با همکاری یا نظارت مشاور خارجی طرح جامع) تکرار و نتیجه تغییری نکرد.

از آن سال تاکنون یعنی پس از حدود ۲ دهه، درآمد ترانزیت زمینی در همه کریدرها شامل ریلی و جاده‌ای، همواره رقمی زیر یک میلیارد دلار (حدود ۶۰۰ میلیون دلار) و سهم‌راه آهن کمتر از ۱۰۰ میلیون دلار در نوسان بوده است.

همان‌طور که در بخش پیشینه این نوشتار اشاره شد، در اثنای مناظره‌های انتخاباتی سال ۱۴۰۰ ریاست جمهوری، دوباره موضوع کسب درآمد دور از انتظار از فعالیت ترانزیت زمینی کلید خورد که اخبار آن در رسانه‌ها به اختصار آن به شرح زیر منتشر شد:

- کسب درآمد ۲۰ میلیارد دلاری از کریدر شمال - جنوب،

- کسب درآمد ۳۰ میلیارد دلاری از همان کریدر،

- کسب درآمد ۶۰ میلیارد دلاری از ترانزیت زمینی،

و بالاخره اخیراً نیز خبر امکان کسب درآمد ۱۱ میلیارد دلاری از ترانزیت زمینی از سوی مقامات و مراکز مختلف رسانه‌ای شده است.

امکان‌سنجی کسب ۱۱ میلیارد دلار در سال از راه ترانزیت کالا

برای امکان‌سنجی کسب چنین درآمدی در این گزارش فشرده، موضوع کسب درآمد ۱۱ میلیارد دلاری (کمترین رقم اعلام شده) مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

کسب چنین درآمدی تنها در صورت درست بودن و تحقق مفروضات اساسی زیر که از سوی مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی اعلام شده، میسر است:

الف: درآمد حاصل از ترانزیت هر تن بار عبوری از قلمرو کشور برابر ۷۵ دلار باشد.

ب: عبور تمامی بارهای کریدر شمال - جنوب و یک سوم مبادلات چین با اروپا از مسیرهای ترانزیتی ایران صورت گیرد.

۱- خبرگزاری ایرنا: <https://irna.ir/xjKGJv> وزیر راه: "حمل و نقل کشور با اختصاص ۲۰ میلیارد دلار تا ۴ سال آینده متحول می‌شود".



تقاضا، زیربناهای موجود در شرایط ایده آل می توانند تنها به یک ششم تقاضای تعریف شده پاسخ دهند.

در مورد ارزیابی مستند تقاضا، نتیجه به دست آمده از ۲ مطالعه انجام شده در حوالی دهه ۸۰ (که قبلاً در موردشان توضیح داده شد) به شرح جدول زیر است:

میزان تقاضا در سال ۲۰۲۵ در کریدور شمال-جنوب		
تقاضای بدبینانه (میلیون تن در سال)	تقاضای خوش بینانه (میلیون تن در سال)	تقاضای واقع بینانه (میلیون تن در سال)
۴,۶۰۹	۱۵,۵۶۷	۱۰,۵۸۴
میزان تقاضا در سال ۲۰۲۵ در تمام جهات از قلمرو کشور		
تقاضای بدبینانه (میلیون تن در سال)	تقاضای خوش بینانه (میلیون تن در سال)	تقاضای واقع بینانه (میلیون تن در سال)
۷,۹۷۴	۲۵,۳۴۳	۱۵,۵۷۰

نتیجه گیری دوم: درست مانند مورد اول، تقاضای تعریف شده توسط مرکز پژوهش های اتاق بازرگانی حدود ۶ برابر تقاضای خوش بینانه و بیش از ۹ برابر تقاضای واقع بینانه به دست آمده از این مطالعات است.

در مورد ارزیابی و مقایسه درآمد اعلام شده با کل درآمد بخش حمل و نقل، سهم هر یک از زیربخش ها از کل درآمد حمل و نقل، انبارداری و پشتیبانی و پست و مخابرات در سال ۱۳۹۸، به شرح جدول زیر بوده است:

سهم درآمدی هر یک از زیربخش ها (درصد)	
۱/۸	ریلی
۵۳	جاده ای
۲/۳	خطوط لوله
۰/۴	آبی
۰/۸	هوایی
۳/۶	انبارداری و پشتیبانی
۳۸/۱	پست و مخابرات
۱۰۰	جمع کل

به عبارت دیگر، امکان کسب در آمد ۱۱ میلیارد دلاری بدون تحقق مفروضات یادشده، وجود ندارد.

با توجه به این مفروضات، برای کسب در آمد مورد نظر، تناژ بار ترانزیت عبوری از قلمرو کشور برابر خواهد بود با:

$$\frac{11,000,000,000 \text{ دلار}}{75 \text{ دلار/تن}} \cong 146,000,000 \text{ تن}$$

یعنی هر سال باید حدود ۱۴۶ میلیون تن بار از قلمرو کشور عبور کند.

حال اگر تعداد کریدورهای شرقی-غربی و شمالی-جنوبی کشور را در خوش بینانه ترین حالت ۶ کریدور اعم از ریلی و جاده ای فرض کنیم، بار عبوری از هر کریدور یا مسیر بر حسب تن برابر خواهد بود با:

$$\frac{146,000,000 \text{ تن}}{6 \text{ کریدور}} = 24,333,333 \text{ تن/کریدور}$$

به عبارت دیگر، از هر کریدور یا مسیر اعم از ریلی یا جاده ای باید بیش از ۲۴ میلیون تن بار در سال عبور کند. پر واضح است که چنین امری امکان پذیر نیست، زیرا:

- اگر از کل ظرفیت هر کریدور جاده ای و ریلی حدود ۶۰ درصد به جایابی بار ملی و ۴۰ درصد به بار ترانزیت اختصاص یابد.
- اگر ظرفیت هر راه آهن یک خطه (همچنین یک راه اصلی درجه یک با تعبیه خط سربالایی و ...) را ۶ میلیون تن در سال و با ملاحظه محورهای ریلی دوخطه و راه های ۴ خطه و آزاد راه ها متوسط دست بالا ۱۰ میلیون تن در هر کریدور و در هر سال فرض کنیم، ۴۰ درصد اختصاصی به بار ترانزیت برابر ۴ میلیون تن خواهد بود.

که با ۲۴ میلیون تن پیش گفته، فاصله زیادی دارد!

نتیجه گیری ها

نتیجه گیری اول: صرف نظر از مبهم بودن و دست بالا گرفتن میزان



جمع درآمد بخش در سال ۱۳۹۸ حدود ۴,۶۰۰,۰۰۰ میلیارد ریال برآورد شده که با فرض نرخ تسعیر ۱۲ هزار تومان برای هر دلار آمریکا در آن سال، درآمد کل بخش کمتر از ۳۹ میلیارد دلار بوده است که در این میان سهم زیر بخش ریلی ۶۹۰ میلیون دلار و بخش جاده‌ای کمتر از ۲۱ میلیارد دلار بوده است. بنابراین رسیدن درآمد ترانزیت به ۱۱ میلیارد دلار، یعنی حدود ۱۶ برابر درآمد بنگاه راه آهن کنونی کشور و ۵۰ درصد کل حمل و نقل زمینی کشور، به طور جدی محل پرسش است.

■ به فرض آن که وسیله نقلیه‌ای که برای ترانزیت مورد استفاده قرار می‌گیرد، ایرانی باشد و با فرض کسب درآمد ۷۵ دلار از هر تن بار ترانزیتی، عبور یک تریلی ۲۰ تنی از حداقل ۱۵۰۰ کیلومتر قلمرو کشور، درآمدی ۱۵۰۰ دلاری کسب می‌کند که با درآمد حاصل از مسافرت و اقامت ۱۰ روزه یک گردشگر به کشور برابری می‌کند! اما منافع و زیان‌های حاصله از این دو، به هیچ روی قابل مقایسه نیستند.

■ باید توجه داشت که درآمد حاصل از ترانزیت ریلی در سال‌های اخیر هیچگاه از مرز ۱۰۰ میلیون دلار نگذشته و جمع درآمد ترانزیت زمینی شامل ریلی و جاده‌ای نیز هرگز به یک میلیارد دلار در سال نرسیده است. این در حالی است که همه درآمد حاصل از ترانزیت (کرایه ناوگان) سود نیست و اگر این کرایه با توجه به یارانه‌های اعمال شده، از صاحب بار خارجی اخذ شود، پس از کسر هزینه‌ها، شاید متضمن ۳۰ درصد سود باشد.

بررسی اظهار نظرهای کمتر اغراق آمیز

با آن که کسب درآمد ۱۱ میلیارد دلاری در مقایسه با اظهار نظرهای پیشین (۲۰، ۳۰ و ۶۰ میلیارد دلاری) از اغراق کمتری برخوردار است، اما حتی تعریف مدل تقاضای آن بسیار مشکل به نظر می‌رسد. این تقاضا (یعنی ۱۴۶ میلیون تن بار در سال) که هم اکنون از قلمرو کشور ما عبور نمی‌کند، قرار است از کدام کریدور و مسیر زمینی عبور کند؟ و سخن آخر این که کدام کشور در جهان سراغ دارید که متناسب با وسعت سرزمین ایران ۱۰، ۲۰ و ۳۰ میلیارد دلار از فعالیت ترانزیت زمینی درآمد کسب کند و چگونه چنین کاری را انجام می‌دهد؟

اظهار نظرهای اغراق آمیز چه اهدافی را دنبال می‌کنند؟

از آنجا که تمرکز مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران پیرامون کریدور ترانزیتی شمال-جنوب کشور و بیشتر بر عبور تمامی کالاهای مبادله شده بین روسیه و هندوستان از قلمرو ایران است، بجاست که به ارزش کالاهای مبادله شده بین این دو کشور که در سال پیش رو ۲ برابر هم شده، توجه دقیق‌تری داشته باشیم.

بنابراین می‌توان چنین نتیجه‌گرفت که درآمد ترانزیت زمینی نمی‌تواند ۱۶ برابر کل فروش خدمات راه آهن و نصف کل درآمد حمل و نقل زمینی کشور باشد.

تقاضای اغراق آمیز

به‌رغم اغراق آمیز بودن این میزان تقاضا و حتی به فرض محال در صورت تحقق آن، به فوریت نمی‌توان زیربنای موجود را دو، سه و یا چند برابر کرد و این امر نیازمند چندین دهه زمان و صدها میلیارد دلار سرمایه‌گذاری به شرط داشتن توجیه مالی است. نگارنده بر این باور است که به شرح مطالبی که در ادامه می‌آید، انجام این امر، هیچگونه توجیه مالی در بر ندارد.

در این زمینه توجه به چند نکته لازم به نظر می‌رسد:

■ در بعضی کشورها با توجه به ساختار اقتصادی و اجتماعی آنها، خدمات بخش حمل و نقل به عنوان پیش نیاز توسعه همه بخش‌ها مطرح است و به همین لحاظ به فعالیت‌های این بخش، یارانه تعلق می‌گیرد و زیربنای حمل و نقل زمینی، اعم از ریلی و جاده‌ای درون و برون شهری، با برخورداری از یارانه و با هدف پاسخگویی به تقاضاهای ملی، تقریباً به شکل رایگان تهیه، اجرا و به بهره‌بردار تحویل داده می‌شوند. این در حالی است که در کشور ما برخی واحدهای بهره‌بردار خودکفا نیستند و بخش حمل و نقل زمینی در سال‌های اخیر، سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار یارانه سوخت دریافت نموده است؛ بنابراین اختصاص این زیر بناها به امر حمل و نقل کشورهای دیگر، مستلزم تدابیر خاص خواهد بود.

■ در حمل و نقل جاده‌ای ترانزیت، مالک همه ناوگان ایرانی نیست، ضمن آن که عبور و مرور ناوگان جاده‌ای موجب فرسایش و تخریب زیربناها، افزایش آلودگی هوا، بروز تصادفات جاده‌ای، ازدیاد قاچاق سوخت و مواد مخدر، افزایش بیماری‌های عفونی خطرناک و ... خواهد شد که منافع و زیان‌های آن باید مورد ارزیابی دقیق قرار گیرند. البته در حمل و نقل ریلی میزان این قبیل خسارات کمتر هستند، اما هیچگاه به صفر نمی‌رسند.

همان طور که می‌دانیم، مبلغ کرایه درصد ناچیزی از ارزش کالا است، ضمن آنکه این کالا باید از قلمرو ۲ کشور روسیه و ایران بگذرد و در نهایت از راه دریا به هند برسد. اگر سهم کرایه در قلمرو ایران ۷۵ دلار در ازای هر تن باشد، شاید کل کرایه از مبدا تا مقصد از ۲۰۰ دلار تجاوز کند که محل تأمل و بررسی است. مزید بر آن اگر سقف ارزش کالای مبادله شده بین ۲ کشور برای مثال ۲۴ میلیارد دلار باشد، مبلغ کرایه سهم قلمرو ایران چه مبلغی خواهد بود؟

در پایان هدف از اغراق دور از انتظار در ابعاد این درآمد را می‌توان به شرح زیر مورد بررسی قرار داد:

الف: شایعه‌ای سازمان یافته از سوی کشورهای محصور در خشکی و یا صادر کننده کالا با هدف اینکه ما با اشتیاق در زیربناها سرمایه‌گذاری کنیم تا آنها حق انتخاب داشته باشند. برای مثال، ترکمنستان برای ترانزیت یکی دو میلیون تن کالای خود از قلمرو ایران، چند گزینه ریلی و جاده‌ای روی دست ما گذاشته که برای پاسخگویی به این تقاضا یک راه فرعی درجه یک نیز کافی بود.

ب: به اجرا در آوردن پروژه‌های فاقد توجیه فنی و یا اقتصادی در محورها و کریدورهای ترانزیتی به امید و یا با استدلال کسب درآمدهای نجومی از راه ترانزیت.

پ: عدم سرمایه‌گذاری در پروژه مورد نیاز از سوی کشور متقاضی و خرج کردن میهمان از کیسه میزبان، آن هم با هزینه‌های دور از انتظار ...!

ت: پس از آنکه مشخص شد فعالیت ترانزیت زمینی / ریلی نمی‌تواند درآمد چندین میلیاردی نصیب کشور نماید و یا کل گردش مالی راه آهن در سال حدود ۷۰۰ میلیون دلار و در آمد ترانزیت ریلی کمتر از ده درصد آن بوده است، اخیراً پیشنهاد فرآوری کالاهای ترانزیت در طول مسیر حمل از کشور (ترابری و فرآوری) در سطوح بالای کشور مطرح شده است. در توضیح این مطلب و برای مثال، کوشش شود تا بخشی از پنبه صادراتی کشورهای آسیای میانه که از قلمرو ایران به سواحل خلیج فارس و از آنجا به هند و دیگر کشورها حمل می‌شود، فرآوری شده و تبدیل به نخ یا منسوجات و ... شود.

مثال دیگر در مورد کالاهای صادراتی چین به دیگر کشورهاست که به شکل نیمه‌ساخته به ایران وارد و قسمتی از فعالیت‌های زنجیره تولید در ایران انجام گرفته و به دیگر کشورها صادر شود؛ که البته اندیشه خوبی است، اما باید یادآور شد که ما در این زمینه مزیت بارز نسبی بخصوص در زمینه مؤلفه‌های نیروی انسانی ارزان و بهره‌وری بالا و ... نداریم و از آن گذشته، چین و هند در تلاش برای پیدا کردن کار و نان برای صدها میلیون کارگر خود هستند و به راحتی آن را به دیگران وا نمی‌گذارند.

در مورد پنبه صادر شده از جمهوری‌های آسیای میانه نیز باید توجه داشت که اولاً مقدار و ارزش پنبه عبوری از قلمرو کشور ما بسیار کم است و ثانیاً ما در این زمینه نیز مزیت نسبی بارزی نداریم و سوم آنکه نمی‌دانیم مشتری یا خریدار و صاحب کالا پنبه خام می‌خواهد یا نخ و منسوجات و چهارم اینکه کریدور عبور دائماً در حال تغییر است و دست آخر وضعیت کارخانجات نساجی داخلی، خودگویای چشم انداز و آینده این فعالیت در ایران است. با این همه حجم کم پنبه عبوری از قلمرو ما و ارزش آن از اهمیت این هدف‌گذاری به شدت می‌کاهد و آن را منتفی می‌کند.

در توضیح مزیت‌های نسبی کشور در عرصه تولید فولاد نیز باید خاطر نشان کرد که ما برای حمل سنگ معدن از معادن سنگ آهن داخلی به کارخانه‌های اصفهان، خوزستان و ... یارانه پرداخت می‌کنیم، افزون بر آن کارخانه‌های تولید فولاد از مزیت سوخت داخلی ارزان نزدیک به رایگان برخوردارند. این در حالی است که چین با این که سنگ آهن مورد نیازش را از خارج و سوخت را از بازار خلیج فارس و روسیه خریداری می‌کند، با این همه بهای فراورده‌های فولادی این کشور در بازارهای بین‌المللی ارزان‌تر از ماست.

این نکته را نیز باید یادآور شد که ما سیمان تولیدی خود را در مرزهای عراق و افغانستان به بهای کمتر از یارانه انرژی دریافتی کارخانه‌های تولید سیمان می‌فروختیم. مزیت بزرگ کشورهای چین و تا حدودی هندوستان، به کارگیری نیروی انسانی ارزان قیمت و بهره‌وری بالای آنهاست. دستمزد کارگران مهاجر در ایران چند برابر دستمزد کارگر ساده چینی و یا هندی است و صد البته در مؤلفه بهره‌وری، هر دو این کشورها نسبت به ما دارای مزیت نسبی بارزی هستند؛ البته ارتقای بهره‌وری امری است که در همواره در برنامه دولت‌ها قرار داشته و بهبود آن مورد انتظار است.

اینکه ما در کدام فعالیت‌ها مزیت نسبی بارز و تعیین‌کننده داریم که مؤلفه نیروی انسانی ارزان در آن چندان و یا اصلاً تعیین‌کننده نیست (که البته داریم)، خود موضوعی است که مقاله مستقل دیگری را می‌طلبد.

در پایان مناسب است اگر جامعه مهندسان مشاور ایران میزبانی به نام ترانزیت تأسیس و طرف‌های مناقشه را برای طرح نظرات و جمع‌بندی و نتیجه‌گیری به آن دعوت کند و نتیجه را به اطلاع همگان برساند.

