**به نام خدا**

**راز موفقیت کریدور رقیب**

**(از تشکیل کمیته هماهنگی توسعه کریدور حمل و نقل بین المللی ترانس خزر ((TITR**

**تا فعالیت کنسرسیوم حمل و نقل بین المللی ترانس خزر)**

حسین نوروزفشخامی[[1]](#footnote-1) ([Hfashkhami@gmail.com](mailto:Hfashkhami@gmail.com))

**چکیده:**

**کریدور میانی، پل ارتباطی شرق و غرب کریدور میانی یا مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر، یک مسیر ترانزیتی است که شرق آسیا و اروپا را از طریق آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به هم متصل می‌کند. این کریدور به عنوان یک شریان حیاتی در تجارت جهانی مطرح است و نقش مهمی در توسعه اقتصادی کشورهای منطقه ایفا می‌کند**

**. مزایای کریدور میانی**

**\* کاهش هزینه‌ها: این مسیر نسبت به مسیرهای سنتی، هزینه‌های حمل و نقل را به طور قابل توجهی کاهش می‌دهد.**

**\* کاهش زمان حمل: با استفاده از این مسیر، زمان حمل کالا بین شرق و غرب به طور قابل توجهی کاهش می‌یابد.**

**\* تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری: کریدور میانی به عنوان یک مسیر جایگزین برای مسیرهای سنتی، تنوع بیشتری را در مسیرهای تجاری ایجاد می‌کند.**

**\*توسعه زیرساخت‌ها: توسعه این کریدور منجر به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل در کشورهای منطقه می‌شود.**

**کلیدواژه ها: کریدور – کنسرسیوم – لجستیک – حمل و نقل - ترانزیت**

**مقدمه:**

**یکی از موضوعاتی که در سال های اخیر مورد بحث بسیاری از کارشناسان حوزه حمل و نقل و نیز مدیران و حتی مسئولین، وزرا و روسای جمهور کشور بوده، بحث توسعه ترانزیت و فعالیت کریدورهای ترانزیتی و در نتیجه توجه به پتانسیل درآمدهای حاصل از موقعیت ژئوپلتیک جمهوری اسلامی ایران در خاورمیانه و حلقه اتصال حمل کالا از شرق به غرب بوده است.**

**بر همین اساس و با وجود موانعی همچون تحریم های اقتصادی و ضعف در زیرساختهای لجستیکی، دیپلماسی اقتصادی با هدف توسعه صادرات و ترانزیت کالا در دستور کار قرار گرفت اما با وجود عضویت ایران در بریکس، سازمان همکاری های شانگهای و توسعه همکاری با اوراسیا، اما شاهد اقدامات موثر در توسعه زیرساختهای لجستیکی در کشورهای همسایه و تقویت کریدورهای رقیب در آن کشورها هستیم که می تواند نقش ژئوپلتیک کشور را در سال های آتی کمرنگ تر کنند. نقشی که با توسعه اقتصادی کشورهای چین و هند و اختلالات زنجیره تامین می توانست پر رنگ تر از گذشته شود.**

**یکی از کریدورهای موفق در منطقه کریدور ترانس کاسپین یا کریدور میانی است که به نوعی جایگزین مسیر سنتی و تاریخی جاده ابریشم که از خاک ایران عبور می کرده است که با تحریم های روسیه در سال های اخیر با افزایش حجم ترانزیت کالا رو برو شده است. این کریدور که یک مسیر حمل و نقل چند وجهی است از روش های ترکیبی حمل ریلی و دریایی کالا را کشورهای آسیاسی میانه و چین و با عبور از کشورهای قزاقستان، آذربایجان، گرجستان وترکیه به اروپا حمل می نماید که با تحریم های اقتصادی ایران و روسیه توانسته بدون رقیب به فعالیت خود ادامه دهد. اما در کنار مباحث لجستیکی و سخت افزاری این کریدور اقداماتی همچون دیجیتالاسیون و مباحث محیط زیستی را نیز در دستور کار خود قرار داده تا با کاهش هزینه حمل و زمان؛ رقبای خود را کنار گذاشته و به یک مسیر استراتژیک تبدیل شود.**

**اهمیت کریدور میانی برای ایران**

**ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به یکی از قطب‌های اصلی کریدور میانی دارد. اتصال به این کریدور می‌تواند فرصت‌های بی‌نظیری را برای توسعه اقتصادی ایران فراهم کند.**

**چالش‌های پیش روی کریدور میانی**

* **مسائل سیاسی: عدم ثبات سیاسی در برخی از کشورهای منطقه می‌تواند بر عملکرد این کریدور تاثیر منفی بگذارد .**
* **کمبود زیرساخت‌ها: کمبود زیرساخت‌های حمل و نقل در برخی از مناطق، یکی از چالش‌های اصلی پیش روی توسعه این کریدور است.**
* **رقابت با سایر مسیرها: رقابت با سایر مسیرهای تجاری، یکی دیگر از چالش‌های پیش روی کریدور میانی است.**

**اقدامات و روند های انجام شده**

**راه اندازی یک مسیر ترانزیتی که وظیفه آن حمل کالا از چند کشور و با استفاده از روش حمل و نقل ترکیبی است، نیازمند هماهنگی های بین المللی بین عوامل تاثیر گذار در حمل و نقل است که با کاهش زمان و کاهش بروکراسی باعث شود تا صاحبان کالا آن مسیر جدید را برای حمل و نقل کالای خود انتخاب نمایند. از سویی دیگر با کاهش تعرفه ها و هزینه ها یک مزیت رقابتی برای کریدور جدید ایجاد خواهند نمود. در واقع دو عامل زمان و هزینه می تواند نقش به سزایی در اقتصادی بودن مسیر های حمل و نقل ایفا کنند. با بررسی سوابق و اقدامات انجام شده در کریدور میانی می توان الگویی برای هماهنگی های بین المللی بین عوامل تاثیر گذار در ترانزیت قلمداد نمود. اقدامات و روند های انجام شده در جهت تسهیل و هماهنگی های بیشتر بین عوامل تاثیر گذار در حمل کالا در مسیر کریدور:**

* **در دومین مجمع تجاری بین المللی حمل و نقل و لجستیک «جاده ابریشم جدید» در شهر آستانه، رهبران شرکت ملی قزاقستان ، راه آهن آذربایجان، راه آهن گرجستان توافق نامه تشکیل «کمیته هماهنگی برای توسعه مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر» را در در 7 نوامبر  2013 امضا کردند.**
* **در فوریه 2014، به منظور افزایش جریان کالا به مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر «کمیته هماهنگی برای توسعه کریدور حمل و نقل بین المللی ترانس خزر(TITR) » با عضویت اولیه تشکیل شد:**

1. **[کشتیرانی آذربایجان خزر](http://www.acsc.az/ru/pages/1" \t "_blank)**
2. **راه آهن آذربایجان**
3. **[بندر باکو آذربایجان](http://portofbaku.com/ru/" \t "_blank)**
4. **[راه آهن قزاقستان](http://www.railway.ge/?lang=rus" \t "_blank)**
5. **[بندر آکتائو قزاقستان](http://www.portaktau.kz/ru/" \t "_blank)**
6. **[راه آهن گرجستان](http://www.railways.kz/ru" \t "_blank)**
7. **[بندر دریایی باتومی گرجستان](http://batumiport.com/home/rus" \t "_blank)**

**نتایج کار هماهنگ اعضای کمیته هماهنگی:**

**پس از اقدامات و روند های انجام شده در جهت تسهیل و هماهنگی های بیشتر بین عوامل تاثیر گذار در حمل کالا در مسیر کریدور، با هماهنگی اعضای کمیته، مزیت هایی برای حمل کالا از این مسیر در نظر گرفته شد که شامل:**

1. **اتخاذ نرخ های موثر برای حمل و نقل کانتینری، تعرفه های ترجیحی برای حمل و نقل نفت کوره، گازوئیل، غلات.**
2. **ایجاد یک سرویس مستقیم بین‌المللی ریلی با افزایش تعامل بین شرکت‌های حمل‌ونقل برای عبور قطارهای کانتینری از طریق ارتباط چین-قزاقستان-آذربایجان-گرجستان-ترکیه با مشارکت حمل‌ونقل ریلی و دریایی .**
3. **خدمات کانتینری در مسیر کریدور ایجاد شد.**
4. **سه قطار کانتینری آزمایشی سازماندهی و راه اندازی شدند:**

**28.07.2015. Shihezi (China) - Kishli (Azerbaijan)**

**29.11.2015. Lianyungang (China), Istanbul (Turkey)  
 01.15.2016 Ilyichevsk (Ukraine) - Dostyk (Kazakhstan)**

1. **اعضای جدید به کمیته هماهنگی اضافه شدند.**
2. **کنسرسیوم حمل و نقل بین المللی ترانس خزر تأسیس شد.**
3. **رویدادهای مختلف برگزار گردید.**
4. **در دسامبر 2016 ، شرکت کنندگان کمیته هماهنگی برای توسعه مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (قزاقستان، آذربایجان، گرجستان) تصمیم به ایجاد انجمن بین المللی "مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر" گرفتند و این انجمن از فوریه 2017 فعالیت خود را آغاز کرده است.**

**هیئت مدیره:**

**پس از تشکیل کمیته و انجمن به منظور رفع گلوگاه ها و هماهنگی های بین الملی در کاهش زمان و هزینه حمل کالا و اتخاذ تصمیم های هدفمند در جهت خلق مزیت های رقابتی. در کریدور حمل و نقل بین المللی ترانس خزر، هیأت مدیره، نهاد مدیریتی انجمن است و ترکیب هیأت مدیره به تصویب مجمع عمومی انجمن می رسد.**

**اعضای هیئت مدیره انجمن بین المللی "کریدور حمل و نقل بین المللی ترانس خزر" مدیران بخش های اجرایی کشور های مسیر کریدور را تشکیل می دهند که شامل:**

* **نورلان سائورانبایف، رئیس هیئت مدیره TITR ؛ رئیس هیئت مدیره " راه آهن قزاقستان"**
* **روشن رستم اف، نایب رئیس هیئت مدیره TITR ، رئیس "راه آهن آذربایجان"**
* **دیوید پرادزه، نایب رئیس هیئت مدیره TITR ، مدیر اجرایی "راه آهن گرجستان"**
* **آبای توریکپن بایف، عضو هیئت مدیره TITR، رئیس هیئت اجرایی (رئیس) بندر اکتائو**
* **رئوف ولی اف، عضو هیئت مدیره TITR، رئیس "کشتیرانی دریای خزر آذربایجان"**
* **طالح زیادوف ، عضو هیئت مدیره TITR، مدیر کل "بندر تجارت دریایی بین المللی باکو"**
* **اوفوک یالچین، عضو هیئت مدیره TITR، مدیر کل و رئیس هیئت مدیره Taşımacılık**
* **یوهن لیاشچنکو، عضو هیئت مدیره TITR، رئیس هیئت مدیره راه آهن اوکراین**

**اعضای منظم انجمن**

**اعضای انجمن موسسات تجاری و غیرتجاری هستند که علاقه مند به همکاری با انجمن و کمک به توسعه فعالیت آن هستند. اعضای این انجمن شامل بنادر و راه آهن های کشورهای مسیر کریدور می باشد که شامل [:](http://asco.az/" \t "_blank)**

* **[شرکت کشتیرانی دریای خزر آذربایجان (asco)](http://asco.az/" \t "_blank)**
* **[راه آهن آذربایجان](https://ady.az/ru" \t "_blank)**
* **[بندر اکتائو](http://www.portaktau.kz/ru/" \t "_blank)**
* **[بندر باکو](http://portofbaku.com/ru/" \t "_blank)**
* **[راه آهن گرجستان](http://www.railway.ge/?lang=rus" \t "_blank)**
* [**راه آهن قزاقستان**](http://www.railways.kz/ru)
* **راه اهن ترکیه**
* **راه آهن اکراین**

**حقوق اعضای ثابت انجمن:**

* **مشارکت در اداره امور انجمن با حق رای در اتخاذ تصمیمات.**
* **اختیار تصمیم گیری در مورد فعالیت انجمن با شرکت در جلسات مشترک برنامه ریزی شده و ویژه آن.**
* **اختیار تشکیل دستور کار جلسه مشترک.**
* **انتخاب هیئت مدیره انجمن.**
* **ارائه پیشنهادات در مورد فعالیت های انجمن به هیئت مدیره انجمن و مشارکت در بحث آنها.**
* **پیشنهاد نامزدها و انتخاب شدن به عضویت هیئت مدیره انجمن.**
* **تشکیل جلسه مشترک فوق العاده.**
* **اخذ مشاوره روشمند، علم و فناوری، مشاوره قانونی، حقوقی، اقتصادی و مالی در زمینه فعالیت اعضای انجمن.**
* **تعیین نمایندگان تام الاختیار خود برای شرکت در کار جلسات و کارگروه های مشترک انجمن و غیره.**

**کنسرسیوم حمل و نقل بین المللی ترانس خزر**

**اتحاد (کنسرسیوم)  حمل و نقل عبارت است از فعالیت مشترک دو یا چند شرکت دارای پروانه فعالیت معتبر از طریق انعقاد قرارداد که تحت یک نام واحد مورد تائید، شبکه ارائه خدمات حمل و نقل کالا تشکیل داده و براساس مجموعه مجوز تاسیس شرکت های حمل و نقل مجوز دریافت و فعالیت می نمایند . به منظور رفع موانع و تسهیل تجارت و حمل و نقل در مسیر کریدور در 12 آوریل 2016 در شهر باکو جمهوری آذربایجان؛ توافق نامه ای در مورد ایجاد کنسرسیوم حمل و نقل بین المللی ترانس خزر به امضا رسید که شامل:**

* **کشتیرانی آذربایجان خزر ACSCLOGISTICS**
* **راه آهن ملی قزاقستان KTZE**
* **پایانه و لجستیک گرجستانGRLT**
* **راه آهن آذربایجان ADYCONTAINER**

**وظیفه اصلی کنسرسیوم عبارت است از:**

* **توسعه محصولات لجستیکی با درجه بالایی از مشتری مداری.**
* **جستجوی مشتریان برای سازماندهی حمل و نقل در هر دو جهت غربی و شرقی به منظور افزایش کارایی استفاده از وسایل حمل و نقل.**
* **سازماندهی و نظارت بر حمل و نقل کانتینری توسط کمیته TITR**
* **ایجاد همکاری با شرکای خارجی در کشورهای تجاری اصلی.**
* **جذب ترافیک محموله در مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر(TMTM)**

**نتیجه گیری:**

**ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود و قرارگیری در قلب آسیا، نقش بسیار مهمی در کریدور میانی ایفا می‌کند. این کشور به عنوان پل ارتباطی بین شرق و غرب، می‌تواند از طریق کریدور میانی به یکی از قطب‌های مهم ترانزیت کالا و انرژی در منطقه تبدیل شود و حتی ایران می تواند حلقه اتصال کریدور شمال – جنوب به کریدور میانی گردد تا علاوه بر بهره مندی از درآمدهای حاصل از ترانزیت برای کشور باعث تقویت کریدور میانی گردد که می تواند یک استراتژی برد برد محسوب شود. متاسفانه باوجود عضویت ایران در سازمان ها و اتحادیه بین المللی همچون بریکس، شانگهای و نیز عضو ناظر اتحادیه اوراسیا تاکنون در جهت رفع موانع و تسهیل تجارت و پیوندهای لجستکی با کشور های عضو اقدام عملی صورت نپذیرفت که بررسی اقدامات و عملکرد کریدورهای رقیب می تواند الگوی مناسبی در جهت رفع گلوگاه ها و موانع تجاری برای کشور باشد. شایان ذکر است به دلایلی همچون:**

* **موقعیت جغرافیایی: ایران در نقطه‌ای قرار گرفته است که می‌تواند به عنوان یک مسیر کوتاه‌تر و کم‌هزینه‌تر برای حمل کالا بین شرق آسیا و اروپا عمل کند.**
* **زیرساخت‌های موجود: ایران دارای شبکه گسترده‌ای از راه‌های زمینی، ریلی و دریایی است که می‌تواند برای توسعه کریدور میانی مورد استفاده قرار گیرد.**
* **منابع انرژی: ایران دارای منابع عظیم انرژی است که می‌تواند از طریق کریدور میانی به بازارهای جهانی صادر شود. ظرفیت ترانزیتی: ایران دارای ظرفیت ترانزیتی بالایی است که می‌تواند با سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌ها، به طور قابل توجهی افزایش یابد.**

**مزایای حضور فعال ایران در کریدور میانی:**

* **توسعه اقتصادی: کریدور میانی می‌تواند به توسعه اقتصادی ایران کمک کرده و اشتغال‌زایی را افزایش دهد.**
* **افزایش درآمدهای ارزی: با افزایش حجم ترانزیت کالا و انرژی، درآمدهای ارزی ایران نیز افزایش خواهد یافت.**
* **تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی: حضور فعال ایران در کریدور میانی، جایگاه ژئوپلیتیکی این کشور را در منطقه تقویت خواهد کرد.**
* **تسهیل روابط تجاری: کریدور میانی می‌تواند به تسهیل روابط تجاری ایران با کشورهای منطقه و جهان کمک کند.**

**چالش‌های پیش روی ایران:**

* **تحریم‌ها: تحریم‌های اقتصادی علیه ایران می‌تواند مانع از توسعه همکاری‌های بین‌المللی در زمینه کریدور میانی شود.**
* **کمبود سرمایه‌گذاری: برای توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز در کریدور میانی، نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان است.**
* **رقابت با سایر مسیرها: کریدور میانی با مسیرهای رقیب مانند کریدور شمال-جنوب و نیز کریدور چین – قزاقستان – ایران رقابت می‌کند.**

**برای بهره‌برداری حداکثری از فرصت‌های کریدور میانی، می بایست نسبت به خلق مزیت های رقابتی جدید و رفع موانع اقدام نمود که می توان به اقداماتی نظیر موارد زیر اشاره نمود:**

* **سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها: بهبود شبکه راه‌ها، راه‌آهن‌ها و بنادر**
* **تسهیل امور گمرکی: کاهش زمان و هزینه‌های ترخیص کالا**
* **توسعه همکاری‌های منطقه‌ای: تقویت روابط با کشورهای همسایه و منطقه‌ای**
* **جذب سرمایه‌گذاری خارجی: ایجاد محیط مناسب برای سرمایه‌گذاری خارجی .**

**منابع:**

<https://middlecorridor.com/en>

**2- مطالب منتشر شده در صفحه اینستاگرامی نویسنده به آدرس Caspian\_supplychain**

1. کارشناس ارشد بازاریابی [↑](#footnote-ref-1)