

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار

سر دبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱

تلفن شهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶-۰۲۱

سازمان آگهی ها: ۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-۰

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیر دولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهروردی شمالی مابین

هویزه و پیدشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

کاظم عابدی تحلیل می دهد؛

## پنج اقدام برای تبدیل کریدور شمال-جنوب به مزیت اقتصادی پایدار

### دستاورد ایران در مراوده با هند در کریدور شمال-جنوب چیست؟

ترکیب مناسب تری از هزینه، زمان، امنیت و قابلیت پیش بینی داشته باشد. بنابراین، مزیت ایران باید در عملکرد واقعی مسیر نمایان شود، نه فقط در موقعیت جغرافیایی.

**پنج اقدام برای تبدیل کریدور به مزیت اقتصادی پایدار**

● تهیه برنامه عملیاتی مشترک: وزارت راه و شهرسازی با مشارکت وزارت امور خارجه، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، راه آهن جمهوری اسلامی ایران و بخش خصوصی، موانع هر شاخه کریدور را به صورت جداگانه شناسایی و برای رفع آن ها مسئول مشخص تعیین کند.

● تقویت مسیرهای شمالی: ظرفیت عملیاتی بنادر شمالی، دسترسی به ناوگان دریایی، خدمات تخلیه و بارگیری، انبارداری و اتصال بندر به شبکه ریلی و جاده های بر اساس تقاضای واقعی ارزیابی شود.

● توافق های اجرایی با کشورهای مسیر: مذاکرات با روسیه، هند، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان بر برنامه حرکت، تعرفه ها، اسناد، تبادل اطلاعات و رفع توقف های مرزی متمرکز شود.

● قراردادهای واقعی حمل بار: شرکت های حمل و نقل، صاحبان کالا و اپراتورهای بندری برای گروه های مشخصی از کالاها قرارداد های منظم منعقد کنند تا استفاده از مسیر از فعالیت های موردی به جریان پایدار تجاری تبدیل شود.

● اندازه گیری عملکرد: هزینه کل حمل، زمان عبور، میزان توقف، حجم کالا و درآمد حاصل از خدمات ترانزیتی برای هر شاخه جداگانه سنجیده و به طور منظم گزارش شود.

**جمع بندی و پیشنهاد های پیگیری**

کریدور بین المللی شمال-جنوب فرصتی برای پیوند اقتصادی هند، ایران، روسیه و کشورهای واقع در مسیر است. در این شبکه، مسیر های شمالی ایران و دریای خزر اهمیت ویژه ای دارند؛ زیرا می توانند ارتباط بنادر جنوبی و بازار های جنوب آسیا را با روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی برقرار کنند. با این حال، هدف نباید صرفاً افزایش حجم عبور کالا باشد. ایران زمانی از این موقعیت بیشترین بهره اقتصادی را می برد که خدمات حمل و نقل، بندری، ریلی و لجستیکی در داخل کشور توسعه یابد و صاحبان کالا بتوانند با هزینه رقابتی و زمان قابل پیش بینی از مسیر استفاده کنند.

پرهزینه باشد یاد مرزها تأخیرهای طولانی ایجاد شود، صاحب کالا ممکن است مسیر جایگزین دیگری را انتخاب کند.

**اعداد چه می گویند؟ ظرفیت وجود دارد، اما فاصله تا هدف باقی است**

بر اساس داده های گردآوری شده در گزارش سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD)، حجم حمل و نقل کریدور شمال-جنوب در مجموع شیوه های حمل و نقل در سال ۲۰۲۳ حدود ۱۹ میلیون تن برآورد شده است. برای شاخه شرقی این کریدور نیز حجم حدود ۸٫۱ تا ۲ میلیون تن در سال ۲۰۲۴ گزارش شده است. این ارقام به سال ها و دامنه های آماری متفاوت مربوط اند و نباید با یکدیگر جمع شوند. اهمیت این داده ها در آن است که توسعه کریدور باید با سنجش عملکرد واقعی همراه باشد. افزایش حجم کالا به تنهایی کافی نیست؛ باید مشخص شود چه میزان از محموله ها از خاک ایران عبور کرده اند، هزینه حمل چقدر بوده و درآمد و ارزش افزوده داخلی حاصل از این جابه جایی چه اندازه است.

**گلوگاه اصلی: مسیر روی نقشه با مسیر تجاری رقابتی فرق دارد**

توسعه کریدور شمال-جنوب با مجموعه ای از موانع عملیاتی روبه روست. بخشی از این موانع به زیرساخت مربوط می شود و بخشی دیگر به شیوه اداره و هماهنگی مسیر.

۱. ظرفیت و قابلیت اتکای حمل و نقل دریایی خزر: دسترسی به کشتی مناسب، شرایط آبراه ها، عمق قابل استفاده، آب و هوا و زمان انتظار در بنادر بر هزینه و ظرفیت حمل اثر می گذارند. بهبود این شرایط نیازمند هماهنگی میان بنادر، شرکت های کشتیرانی و نهادهای مسئول در کشورهای ساحلی است. ۲. ناهماهنگی میان شیوه های حمل: اگر برنامه حرکت کشتی، قطار و کامیون با یکدیگر هماهنگ نباشد، زمان انتظار و هزینه انبارداری افزایش می یابد. راه حل، برنامه ریزی مشترک برای کل مسیر است، نه صرفاً افزایش ظرفیت یک بندر یا خط ریلی. ۳. تشریفات مرزی و گمرکی: تفاوت در اسناد، مقررات، مجوزها و رویه های گمرکی می تواند جریان کالا را کند کند. تبادل الکترونیکی اطلاعات، هماهنگی تشریفات و کاهش اسناد تکراری باید در اولویت قرار گیرد. ۴. تسویه مالی و بیمه: امکان پرداخت، تأمین مالی و بیمه محموله ها بر انتخاب مسیر اثر دارد. هماهنگی میان نهادهای مالی و تجاری کشورهای مسیر، در چارچوب قوانین و الزامات مربوط، می تواند بخشی از این موانع را کاهش دهد. ۵. رقابت مسیرها: کریدور شمال-جنوب در کنار دیگر مسیرهای اوراسیایی فعالیت می کند. صاحبان کالا معمولاً مسیری را انتخاب می کنند که

**گروه ترانزیت - کاظم عابدی** - اتصال هند و آب های اقیانوس هند به ایران، دریای خزر، روسیه و بازارهای پیرامونی است. مسیرهای دریایی، ریلی و جاده های این کریدور می توانند تجارت میان این کشورها را تسهیل کنند و برای ایران درآمد ترانزیتی، تقاضا برای خدمات بندری و لجستیکی و فرصت های تازه سرمایه گذاری ایجاد کنند. با این حال، مزیت جغرافیایی تنها نقطه شروع است: هزینه رقابتی، زمان قابل پیش بینی، هماهنگی گمرکی و اتصال مؤثر زیرساخت ها تعیین می کنند که چه میزان از این ظرفیت به تجارت واقعی تبدیل شود.

**چرا شمال ایران در کانون توجه قرار می گیرد؟**

هرگاه مسیرهای اصلی تجارت با اختلال یا محدودیت روبه رو شوند، ارزش مسیرهای جایگزین افزایش می یابد. اما اهمیت راهبردی شمال ایران صرفاً به شرایط اضطراری وابسته نیست. توسعه ارتباطات با روسیه، کشورهای حاشیه خزر، آسیای مرکزی و قفقاز می تواند دسترسی ایران به بازارهای منطقه ای را در شرایط عادی نیز گسترش دهد. در این میان، دریای خزر جایگاهی ویژه دارد. بنادر شمالی ایران می توانند کالا را از مسیر دریا به روسیه و سایر کشورهای ساحلی منتقل کنند؛ شبکه ریلی و جاده های نیز امکان اتصال این بنادر به مراکز تولید و مصرف داخل کشور و مسیرهای جنوبی را فراهم می کند. شمال ایران نباید به یک مسیر مستقل و محدود برای جابه جایی کالا تبدیل شود. ارزش اقتصادی آن زمانی افزایش می یابد که بنادر شمالی، راه آهن، جاده ها و بنادر جنوبی در قالب یک شبکه پیوسته فعالیت کنند.

**سه مسیر، یک هدف: اتصال جنوب آسیا به روسیه و اوراسیا**

کریدور شمال-جنوب بر پایه یک مسیر واحد و یکسان برای همه محموله ها شکل نگرفته است. این کریدور از سه شاخه اصلی بهره می گیرد که هر کدام می توانند برای گروهی از کالاها و مقاصد مناسب تر باشند.

۱. **شاخه خزر: پیوند دریایی ایران و روسیه:** این شاخه از بنادر دریای خزر برای انتقال کالا میان ایران و بنادر روسیه، از جمله آستراخان، اولیا و ماخاچقلعه، استفاده می کند. برای محموله های کشاورزی، غلات، مواد اولیه و برخی کالاهای صنعتی، توسعه سفرهای منظم کشتی ها می تواند به افزایش تجارت دوجانبه کمک کند. این مسیر همچنین امکان اتصال کالاهای وارداتی از روسیه به شبکه توزیع ایران و انتقال صادرات ایرانی به بازارهای شمالی را فراهم می کند. اولویت اجرایی: هماهنگی برنامه حرکت کشتی ها، افزایش دسترسی به ناوگان مناسب، بهبود خدمات بندری و رفع موانع عملیاتی آبراه ها.

۲. **شاخه شرقی: اتصال ریلی از مسیر آسیای مرکزی:** در این شاخه، مسیر روسیه و قزاقستان از طریق ترکمنستان به شبکه ریلی ایران متصل می شود. این ارتباط می تواند جابه جایی کالا میان روسیه، آسیای مرکزی و ایران را تسهیل کند و در صورت رقابتی بودن هزینه و زمان، بخشی از محموله های مسیر شمال-جنوب را جذب کند. این شاخه برای توسعه همکاری های تجاری با قزاقستان، ترکمنستان و دیگر کشورهای آسیای مرکزی اهمیت دارد و می تواند در کنار مسیرهای متصل به چین، گزینه های بیشتری در اختیار صاحبان کالا قرار دهد. اولویت اجرایی: هماهنگ سازی تعرفه ها، کاهش توقف واگن ها، تسهیل عبور مرزی و اتصال پایانه های ریلی به مراکز بار و انبارداری.

۳. **شاخه غربی: اتصال از مسیر قفقاز:** این شاخه از روسیه به جمهوری آذربایجان و سپس ایران می رسد و از ظرفیت حمل و نقل ریلی و جاده های منطقه بهره می گیرد. این مسیر می تواند ارتباط تجاری ایران با روسیه و کشورهای قفقاز را تقویت کند. از سوی دیگر، شبکه جاده های ریلی ایران از طریق جمهوری آذربایجان و گرجستان می تواند به بنادر دریای سیاه، از جمله پوتی و باتومی، متصل شود. این ارتباط بخشی از فرصت های گسترده تر ایران برای همکاری با قفقاز، ترکیه و بازارهای اروپایی است؛ هرچند این بخش از شبکه زمواد در تمام مسیرهای خود جزئی از شاخه اصلی شمال-جنوب محسوب نمی شود. اولویت اجرایی: تسهیل عبور مرزی، هماهنگی مقررات حمل و نقل و ایجاد خدمات منظم برای جابه جایی محموله ها. این سه شاخه رقیب یکدیگر نیستند. کارکرد آن ها ایجاد انتخاب های بیشتر برای صاحبان کالا و کاهش وابستگی تجارت منطقه ای به یک مسیر واحد است. مسیر مناسب هر محموله باید بر اساس مقصد، نوع کالا، هزینه کل و زمان تحویل انتخاب شود.

**هند چه نقشی دارد و ایران چه چیزی به دست می آورد؟**

هند یکی از نقاط آغاز و مقصد مهم کریدور شمال-جنوب است. در الگوی دریایی و ترکیبی این مسیر، کالا می تواند از بنادر هند به بنادر جنوبی ایران منتقل شود، از طریق شبکه جاده های یاریلی به بنادر شمالی برسد و سپس از دریای خزر به روسیه انتقال یابد. مسیرهای دیگر نیز می توانند بر اساس مبدأ و مقصد کالا از شبکه ریلی یا جاده های استفاده کنند. دولت هند در سال ۲۰۲۳ به طور رسمی بر اهمیت اتصال بندر چابهار به این کریدور تأکید کرده بود. این ساختار برای ایران دست کم چهار فرصت اقتصادی ایجاد می کند: ● درآمد ترانزیتی: دریافت درآمد از خدمات حمل و نقل، بندری و جابه جایی کالا.

● توسعه خدمات لجستیکی: افزایش تقاضا برای انبارداری، بسته بندی، توزیع، تعمیر و نگهداری ناوگان و خدمات گمرکی.

● گسترش تجارت منطقه ای: تسهیل صادرات و واردات میان ایران، روسیه، هند و کشورهای واقع در مسیر.

● جذب سرمایه گذاری: ایجاد انگیزه برای توسعه پایانه های بار، مراکز لجستیکی و تجهیزات بندری و ریلی.

اما هیچ یک از این منافع خود کار نیست. اگر انتقال کالا از یک وسیله حمل و نقل به وسیله دیگر

## فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای

**خرید خدمات امور نقلیه گمرک جمهوری اسلامی ایران**



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت امور اقتصادی و دارایی  
گمرک ایران

گمرک جمهوری اسلامی ایران در نظر دارد نسبت به خرید خدمات امور نقلیه گمرک جمهوری اسلامی ایران، از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای اقدام نماید. بدینوسیله اشخاص (حقیقی / حقوقی) واجد شرایط، جهت شرکت در این مناقصه به شرح ذیل دعوت بعمل می آید:

۱- فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای:

| ردیف | شماره فراخوان  | موضوع                                          | مبلغ تضمین (ریال) |
|------|----------------|------------------------------------------------|-------------------|
| ۱    | ۲۰۰۵۰۳۰۴۰۰۰۰۴۰ | خرید خدمات امور نقلیه گمرک جمهوری اسلامی ایران | ۲۶,۶۹۶,۹۲۳,۸۰۰    |

۲- تضمین شرکت درفرایند ارجاع کار به صورت ضمانتنامه بانکی معتبر یا واریز وجه نقد به حساب شماره ۴۰۰۱۰۰۱۱۰۶۳۷۰۳۰۶ به نام تمرکز وجوه سپرده گمرک ج.ا.ی باشد.

۳- محل، زمان و مهلت دریافت اسناد مناقصه ، ارسال پیشنهاد و بازگشایی پاکت ها:

۱-۳- کلیه مراحل برگزاری مناقصات از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) انجام می پذیرد ومهلت دریافت اسناد از ساعت ۸:۰۰ تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۶ الی ساعت ۱۴:۰۰ تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۴ می باشد.

۲-۳- پاکت (الف) حاوی اصل تضمین حداکثر تا ساعت ۱۴:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵، به نشانی: تهران- بالاتر از میدان ولیعصر(عج) - جنب کوچه شهیدقیومی - ساختمان مرکزی گمرک جمهوری اسلامی ایران - طبقه اول - اداره کل توسعه و تجهیز- اتاق ۱۰۹ تحویل گردد.

۳-۳- مهلت ارسال الکترونیکی پاکت های پیشنهاد حداکثر تا ساعت ۱۶:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵ از طریق سامانه ستاد می باشد.

۴-۳- زمان بازگشایی پاکات مناقصه روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۶ ساعت ۱۰:۰۰ صبح خواهد بود.  
مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سامانه ستاد، پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات و پورتال گمرک به نشانی [www.irica.gov.ir](http://www.irica.gov.ir) مراجعه و یا با شماره تلفن ۰۲۱-۸۲۹۹۲۱۲۰ تماس حاصل نمایند.

شناسه آگهی: ۲۳۱۳۸۱۹  
میم الف: ۲۵۴۵

اداره کل توسعه و تجهیز گمرک جمهوری اسلامی ایران  
اداره امور قراردادها و مناقصات