

و تخصیص کانتینرهای یخچال دار فراهم شود که مورد نیاز بیشتر کالاهای صادراتی ایران (به خصوص محصولات کشاورزی به روسیه) است.

#### ● حمل و نقل ترکیبی و برنامه‌ای

قابلیت اطمینان زمانی از مهم‌ترین عوامل در ارتقای ترانزیت کالا به خصوص در نظر تجار و پیمانکاران بین‌المللی است. به منظور بهبود اطمینان بخشی زمانی در مسیرهای ترانزیتی ایران، راه‌اندازی حمل و نقل ترکیبی منظم و برنامه‌ای در کریدورهای اصلی باید در دستور کار قرار گیرد؛ به عنوان مثال، در حمل کالا در کریدور شمال - جنوب، میان هند و روسیه لازم است تا مسیر میان هند و ایران از طریق کشتی طی شود و مسیر زمینی داخل ایران از طریق ریل ادامه یابد و باقی راه تا روسیه از طریق حمل و نقل دریایی در خزر انجام شود. برنامه زمانی حرکت ناوگان در هر کدام از این مدها باید منظم باشد. در حال حاضر ایران از نظر حمل و نقل برنامه‌ای بار، به طور تقریبی از همه کشورهای واقع در کریدور شمال - جنوب ضعیف‌تر است؛ در خزر قطار باری برنامه‌ای و همچنین کشتیرانی برنامه‌ای وجود ندارد. برای حمل و نقل ترکیبی برنامه‌ای نیاز است تا هر روز در ساعات مشخص، کشتی برنامه‌ای در بنادر ایران پهلو بگیرد و بلافاصله در زمان‌های از پیش تعیین شده، قطارهای باری به حمل بار از بنادر جنوب تا بنادر یا پایانه‌های شمال کشور اقدام کنند تا در موعد مقرر بار را به پایانه و بندر شمالی تحویل دهند. حمل بار از مرزهای شمالی ایران تا مقصد نیز باید به طور دقیق و طبق زمان بندی مشخص انجام شود تا تجار بتوانند برای قراردادهای تجاری خود و گذر کالا از ایران برنامه‌ریزی داشته باشند.

#### ● ضرورت ورود واگن‌های ایران به کشورهای اتحادیه اوراسیا و روسیه

در حال حاضر واگن‌های ایرانی مجوز ورود به کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا و روسیه را ندارند. تردد هر واگن در این کشورها مستلزم اخذ مجوز از اتحادیه کشورهای مشترک المنافع CIS است. در سال‌های اخیر راه آهن ایران به عضویت این اتحادیه درآمده، اما مجوز ورود واگن‌های ایرانی به این کشورها (به جز ترکمنستان) هنوز صادر نشده است. گفتنی است که از نظر فنی تنها برخی از واگن‌های ایران امکان سیر در شبکه ریلی این کشورها را دارند، اما فارغ از مباحث فنی، این امر به اخذ مجوز از این دولت‌ها نیازمند است. اخذ مجوز ورود واگن‌های ایرانی به شبکه ریلی کشورهای مشترک المنافع برای بهبود سودآوری جریان ترانزیت کشور امری ضروری است. این کار حتی باید مقدم بر برقراری جریان پر حجم ترانزیت ریلی در کریدور «شمال - جنوب» و «شرق - غرب» انجام شود؛ چراکه این احتمال وجود دارد که در صورت تعلل، انگیزه‌های اقتصادی و ژئوپولیتیک‌ی واگن مانع از موافقت کشورهای مزبور با ورود واگن‌های ایرانی به شبکه ریلی این کشورها شود.

#### ● تعریف کانال‌های مالی با همکاری مشتریان ترانزیتی ایران

تحریم‌های بانکی از چالش‌های پیش روی ترانزیت کشور است. راهکارهای خنثی سازی تحریم‌های مالی از جمله پیمان‌های پولی دوجانبه، استفاده مشترک از پیام‌رسان‌های مالی دیگر به جای Swift و تسهیل فعالیت بانک‌های ایرانی خارج از کشور و تشویق آنان برای مشارکت در عملیات ترانزیتی، به منظور مصون نگه داشتن تاجران متقاضی ترانزیت از ایران از درگیر شدن با رژیم تحریم‌های ظالمانه و تسهیل نقل و انتقالات مالی پیمانکاران ضروری است.