



## کریدورهای تجاری حمل و نقل: سرمایه های از یاد رفته

مرحوم امیر سعید نورامین<sup>۱</sup>، سید رضا میرجلیلی محنا<sup>۲</sup>

### چکیده

تجارت جهانی و مبادله کالا در سطح بین المللی روز به روز در حال افزایش است. در این میان تجارت در مسیر آسیا و اروپا به دلیل وجود کشورهای چین و هند به عنوان تولید کنندگان کالا و کشورهای اروپایی بعنوان مصرف کنندگان کالا، جایگاه ویژه و متمیزی دارد. خاورمیانه بعنوان مسیر اصلی ترانزیت دریایی و هوایی اروپا و آسیا از موقعیت جغرافیایی منحصر به فردی در زمینه سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل و لجستیک برخوردار است. کشورهای موجود در خاورمیانه با شناسایی دقیق موقعیت کشور خود در مسیر ترانزیت جهانی و با اتخاذ استراتژی درست می توانند با جذب سرمایه های خارجی و داخلی به توسعه ناوگان حمل و نقل خود بپردازند و با نقش آفرینی در تجارت جهانی سود زیادی را نصیب کشورهای خود نمایند. در این مقاله سعی شده است که نقاط مستعد سرمایه گذاری در منطقه خاورمیانه و کشورمان ایران معرفی شده و استراتژی مورد نیاز در هر زمینه که باید توسط دولت ها اتخاذ شود، بیان گردد. توجه به نقاط قوت و فرصت ها، نقاط ضعف، مزیت ها و تهدیدهای منطقه ای در تدوین راهبردهای توسعه و احیای موقعیت کلیدی ایران به عنوان یکی از کشورهای خاورمیانه، نقشی انکارناپذیر دارد. در این مقاله روش تحلیلی SWOT برای بررسی موضوع و ارائه راهکارهای اجرایی برای ارتقای موقعیت ترانزیتی ایران استفاده شده است.

### مقدمه

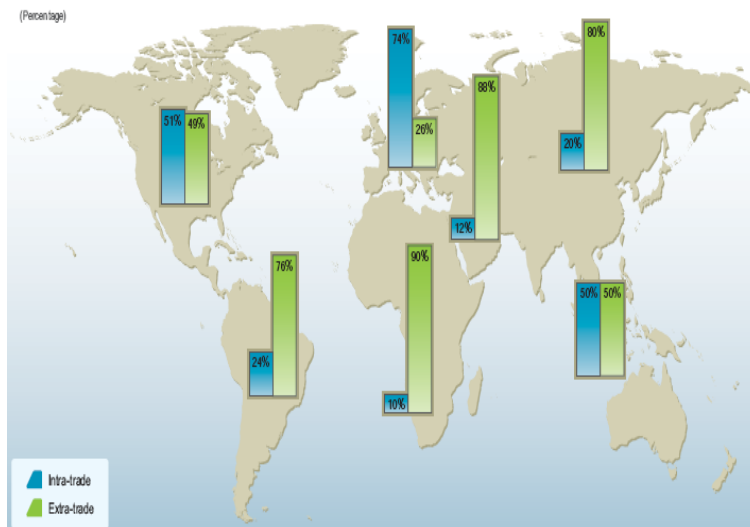
حمل و نقل ترکیبی به جایجایی کالا با بهره گیری از حداقل دو شیوه حمل از یک مبدا معین به یک مقصد مشخص اطلاق می شود. واضح است که ایران به دلیل موقعیت استراتژیک جغرافیایی خود و قرار داشتن در قلب کریدورهای تجاری، می تواند نقش ویژه ای در ارائه خدمات جریان کالاهای ترانزیت (به خصوص کالاهای کانتینری) از آسیا به اروپا و بالعکس و همچنین به کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای مرکزی ایفا کند. این فرصت سیاست گذاران را بر آن داشته است که به ترانزیت بعنوان جایگزینی برای درآمدهای عاید از ذخایر نفتی بنگرند. مسافت کوتاه تر و مدت زمان کمتر برای طی مسیر بین مبدا و مقصد نیز از جمله عواملی هستند که باعث می شوند ایران به دلیل ترانزیت کالاها در مقایسه با سایر کشورهای منطقه از مزیت های بیشتری برخوردار شود. با درک

ایشان عضو هیئت علمی دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر بودند که در اردیبهشت ماه سال 1391 در حاشیه بیستمین همایش همهانگی<sup>۱</sup> ارگانهای دریایی در جزیره کیش به رحمت خدا رفتند.

دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی، دانشگاه امیرکبیر، کارشناس تحقیق، توسعه و سازماندهی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان<sup>۲</sup>

اهمیت این موضوع، ایران سعی دارد با بهره برداری بهینه از موقعیت جغرافیایی خود، به مسیر اصلی ترانزیت آسیا - اروپا تبدیل شود و با دستیابی به منبع درآمدی عمده، امکان اشتغال زایی و تاثیر اقتصادی و سیاسی خود را فراهم آورد.

خاورمیانه با توجه به موقعیت جغرافیایی منحصر بفرد خود همواره به عنوان یک شاهراه در زمینه حمل و نقل در طول تاریخ مطرح بوده است. شروع فعالیت اقتصادی در این منطقه با شکل گیری جاده ابریشم در قرن اول بعد از میلاد همراه بود که تجارت بین اروپا و آسیا را امکان پذیر می ساخت. با رشد صنایع مختلف در شاخه های مختلف اقتصادی و شکل گیری اقتصاد جهانی نیاز به حمل و نقل و استفاده از صنعت لجستیک روز به روز بیشتر می شود. فعالان در صنعت حمل و نقل همواره به دنبال پیدا کردن راه هایی جدید جهت افزایش کارایی و بهره وری خود هستند. شکل زیر میزان تجارت منطقه ای و فرامنطقه ای در خاورمیانه در چند سال اخیر را نشان می دهد.



شکل 1: میزان تجارت منطقه ای و فرامنطقه ای در خاورمیانه

موقعیت جغرافیایی بی نظیر و استراتژیک ایران به عنوان نقطه ای کلیدی در کریدورهای تجاری بین المللی، در صورت حسن توجه و برنامه ریزی مناسب، درآمد های ارزی قابل توجهی را از طریق ترانزیت کالا برای کشور به ارمغان خواهد آورد. همگام نبودن قوانین داخلی با قوانین بین المللی، بوروکراسی های پیچیده گمرکی و تدوین سیاست های نادرست به عنوان موانعی برای استفاده از این سود سرشار محسوب می شوند. کشور ما به دلیل داشتن شبکه گسترده حمل و نقل و ناوگان کارآمد و مناسب در مقایسه با کشورهای همجوار، دارا بودن مرز مشترک خشکی و دریایی با 15 کشور منطقه و وجود منابع عظیم زیرزمینی در حمل و نقل ترانزیت کالا در منطقه جایگاه ویژه ای را خواهد داشت.

## خاورمیانه و فرصتی ممتاز در حمل و نقل و لجستیک

با توجه به قرار گرفتن خاورمیانه در مسیر عبور کالاها و ترانزیت آسیا و اروپا، از دید جهانی این منطقه از سه فرصت استثنایی زیر برخوردار است:

1. استفاده از سود ناشی از افزایش حجم تجارت و معاملات بین اروپا و آسیا

کشورهای آسیایی همچون چین و هند به دلیل داشتن منابع فراوان و نیروی کار ارزان در دهه گذشته به مکانی به منظور تولید کالاهایی با قیمت پائین تبدیل شده اند، به طوریکه بسیاری از شرکت های اروپایی ترجیح داده اند بخش عظیمی از تولیدات خود را در کشورهای آسیایی انجام دهند. از این رو میزان حجم تجارت بین قاره اروپا و آسیا بصورت چشم گیری افزایش پیدا کرده است. این رشد در تجارت بیش هر چیز در صنعت حمل و نقل و لجستیک نمایان شده است. امروزه دو مد حمل و نقل هوایی و دریایی فعالیت های گسترده ای در جهت جابجایی کالاهای تولیدی و مواد اولیه در این مسیر انجام می دهند.

همچنین طولانی بودن مسیر هوایی اروپا - آسیا، هواپیماها را مجبور به انجام یک توقف میانی جهت سوخت گیری کرده است که با توجه به موقعیت خاورمیانه تمامی هواپیماهای عبوری در این مسیر مجبور هستند که در یکی از کشورهای خاورمیانه توقف داشته باشند. افزایش ترافیک هوایی در این مسیر بر

میزان توقف های میانی افزوده است و این موقعیتی ممتاز برای کشورهای موجود در این منطقه مهیا می سازد تا با ساخت فرودگاههای بزرگ و محوری (هاب) و خدمات دهی به هواپیماهای ترانزیتی از سودی مناسب برخوردار گردند. امروزه کشور امارات متحده عربی با ساخت فرودگاه های محوری توانسته است از این فرصت ممتاز جغرافیایی نهایت استفاده را داشته باشد.

## 2. نقش آفرینی در حمل و نقل دریایی

امروزه بخش عظیمی از تجارت و ترانزیت به دلیل پایین بودن هزینه حمل و نقل به وسیله دریا انجام می شود. به طور اساسی دو استراتژی جهت بهینه سازی و استفاده بهتر از حمل و نقل دریایی بکار گرفته می شود:

- در استراتژی اول کشتی ها بار و کالا را از بنادر مختلف دریافت می کنند و با توجه به صاحبان کالا آن را در بنادر مختلف تخلیه می کنند. این بدان معنی است که کشتی باید در تمامی بنادر پهلوگیری کند، نظیر آنچه که در بنادر چین یا برخی از بنادر اروپایی همچون جنوا، کپنهاگ و یا هامبورگ انجام می شود. در این استراتژی کشتی مجبور به طی مسافت و مصرف سوخت زیادی است که باعث بالا رفتن هزینه حمل و نقل و هزینه تمام شده برای کالا می شود.

- استراتژی دوم استفاده از بنادر محوری (هاب پورت ها) است. در این استراتژی تمامی کالاها توسط ریل یا کامیون در یک بندر محوری جمع آوری می شود و کشتی بجای پهلوگیری در تمامی بنادر، تنها در بنادر اصلی عمل تخلیه و بارگیری را انجام می دهد. این شیوه که بر میزان استفاده از آن روز به روز افزوده می شود، تاثیر بسیاری بر کاهش زمان و هزینه حمل و نقل دارد که خود باعث کاهش در قیمت تمام شده کالا می شود و امکان استفاده از کشتی های بزرگ تر را مهیا می سازد.

کشورهای خاورمیانه با توجه به موقعیت و مسیر عبور کشتی ها از آسیا به اروپا می توانند با ساخت بنادر محوری نظیر بندر روتردام در اروپا، نقشی بسیار محوری در حمل و نقل دریایی ایفا کنند که نتیجه آن برخورداری از سود زیاد در بخش های مختلف زنجیره توزیع و حمل کالا از جمله سوخت رسانی به کشتی ها، تخلیه و بارگیری، حمل و نقل ریلی و جاده ای خواهد بود. بندر جبل علی در کشور امارات متحده عربی امروزه به عنوان یک بندر کانتینری محوری بزرگ در منطقه خاورمیانه توانسته است از این استراتژی نهایت استفاده را داشته باشد.

## 3. نیاز به بنادر چند وجهی در منطقه

فرستندگان کالا همواره دو انتخاب در فرستادن کالا دارند که ترکیبی از زمان و هزینه خواهد بود. انتخاب مد حمل و نقل به فاکتورهای مختلفی از جمله نوع کالا و ارزش کالا بستگی دارد. تولید کنندگان بطور سنتی مد حمل و نقل دریایی را بر مد های دیگر حمل و نقل ترجیح می دهند. اما در بسیاری از مواقع مجبور به استفاده از انبار جهت مواجهه با نوسانات بازار و زمان بر بودن حمل و نقل دریایی هستند. بدین ترتیب یک تولید کننده همواره مجبور است بین هزینه های حمل و نقل و انبارداری سبک و سنگین<sup>3</sup> انجام داده و بهترین گزینه را انتخاب کند. جهت بهینه سازی این گونه هزینه ها نوع جدیدی از حمل و نقل که ترکیبی از مدهای حمل و نقل دریایی و هوایی است تحت عنوان شتاب در حرکت معرفی شده است. در این نوع مد حمل و نقل همواره ترکیبی صحیح و بهینه از حمل و نقل هوایی و دریایی جهت برخورداری از کمترین زمان و بهترین هزینه استفاده می شود.

با توجه به فاصله زیاد آسیا و اروپا، خاورمیانه می تواند به دلایل زیر مکان مناسبی جهت ترکیب دو مد هوایی و دریایی باشد.

- در خاورمیانه فرودگاههایی بزرگ و محوری جهت سوخت گیری و توقف هواپیماها وجود دارد.

- این منطقه به راحتی توسط دریا قابل دسترسی است و بنادر محوری بزرگ در این منطقه وجود دارد.

تخمین زده می شود که با اجرای طرح شتاب در حرکت در مسیر آسیا و اروپا حدود 5 تا 7 روز در زمان حمل کالا و از نظر هزینه ای میزان هزینه تا نصف کاهش یابد. اگرچه محدودیت های زیر ساختی در جهت جهانی شدن حمل و نقل چند وجهی در خاورمیانه وجود دارد، اما این منطقه از نظر موقعیت جغرافیایی بهترین مکان در جهت استفاده از این مد حمل و نقل محسوب می شود. در سطح جهانی تعداد محدودی از بنادر همچون لس آنجلس، روتردام و نیویورک هستند

<sup>3</sup> Trade-off

که توانسته اند مدهای حمل و نقل دریایی و هوایی را با هم ترکیب کنند. در منطقه خاورمیانه نیز دبی با حمل سالانه حدود 100000 تن کالا با استفاده از حمل و نقل ترکیبی موفق شد بیشترین سود را از حمل و نقل ترکیبی به خود اختصاص دهد.

### دلایل لزوم توجه به صنعت حمل و نقل در خاورمیانه

در کنار فرصت های برخواسته از افزایش حجم معاملات و تجارت بین اروپا و آسیا و افزایش کالاهای عبوری از خاورمیانه، برای نقش آفرینی در سطح جهانی و پاسخ گویی به تقاضاها در سطح بین المللی برخورداری از یک زیر ساخت قوی و کارآمد در زمینه حمل و نقل و لجستیک اجتناب ناپذیر است. سیستم حمل و نقل به عنوان پایه و اساس تجارت اثرات بسیار مهمی بر صنایع گوناگون کشورها می گذارد که چهار فاکتور اقتصادی زیر در نتیجه پیشرفت و سرمایه گذاری کشورها در زمینه لجستیک و حمل و نقل بدست می آید:

- افزایش فعالیت های اقتصادی
- افزایش رقابت صنعتی
- رشد بخش خصوصی و صنعت
- تولید فرصت های شغلی مناسب

### ایران: چهارراه تجارت جهانی

در جغرافیای حمل و نقل، وجود مرزهای گسترده زمینی و دریایی به عنوان یکی از عوامل برتری در جذب کالاهای ترانزیتی و لذا درآمدهای ارزی بیشتر در نظر گرفته می شود. برنامه ریزی مناسب برای استفاده از 24 مرز جاده ای بین المللی، 5 مرز ریلی و بیش از 11 بندر تجاری بزرگ از عوامل قطعی موفقیت در عرصه حمل و نقل کالاهای ترانزیتی می باشد که قرار داشتن 12 کشور محصور در خشکی<sup>4</sup> در آسیا (خصوصاً آسیای میانه) این موفقیت را تشدید می کند. قرار داشتن ایران در مسیر کریدورهای ترانزیتی بین المللی، اهمیت استراتژیک آن را دوچندان می کند. ایران به عنوان چهارراه تجارت جهانی، در مسیر کریدورهای تجاری زیر قرار دارد:

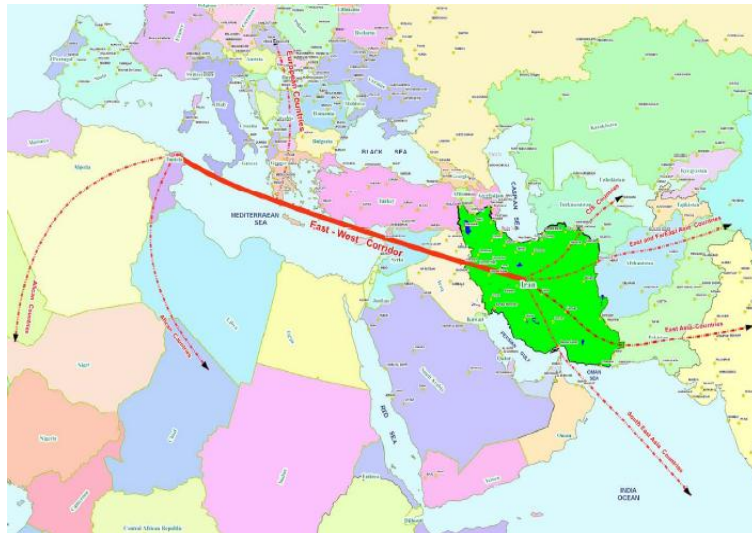
- **کریدور بین المللی ترانزیتی شمال - جنوب** که در سال 1379 در سن پترزبورگ روسیه توسط وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه به عنوان مهم ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا تاسیس گردید. این کریدور، اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر و بندر سن پترزبورگ روسیه، به شمال اروپا متصل می کند و بر طبق گزارش های آنکتاب، در مقایسه با مسیر های سنتی (عبور از کانال سوئز)، این مسیر از نظر مسافت و زمان تا 40 درصد کوتاهتر و از نظر هزینه تا 30 درصد ارزانتر می باشد.

<sup>4</sup> Landlocked country



شکل 2: کریدور تجاری شمال - جنوب

- **کریدور ترانزیتی شرق - غرب** که شامل کشورهای ایران، عراق، سوریه، یونان و تانزانیا می باشد و با پوشش دادن شش مسیر مختلف حمل و نقل (ایران به کشورهای آسیای میانه - خاور دور - شرق آسیا و آسیای جنوب شرقی، اروپا از طریق یونان و آفریقا از طریق تانزانیا)، اتصال اروپا و آفریقا به خاور دور از طریق دریای مدیترانه و گذر از ایران را محقق ساخته است.



شکل 3: کریدور تجاری شرق - غرب

- **جاده ابریشم** که با قدمت بیش از دوهزار سال، ارتباط اروپا و آسیا را از طریق ایران برقرار می سازد. از طریق این کریدور باستانی، جابجایی کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه از طریق ایران به حوزه های قفقاز، آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه امکان پذیر می شود. با رایزنی های صورت گرفته، امید های زیادی مبنی بر احیای این کریدور باستانی وجود دارد.



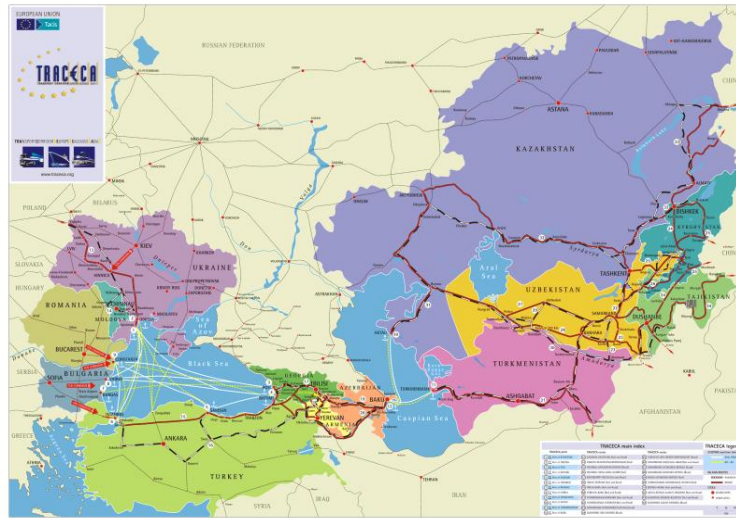
شکل 4: کریدور باستانی ابریشم

- شبکه بزرگراه های آسیا که شامل 32 عضو بوده و با داشتن بیش از 140 هزار کیلومتر بزرگراه ترانزیتی، ارتباط کشورهای آسیا با یکدیگر را محقق می سازد.



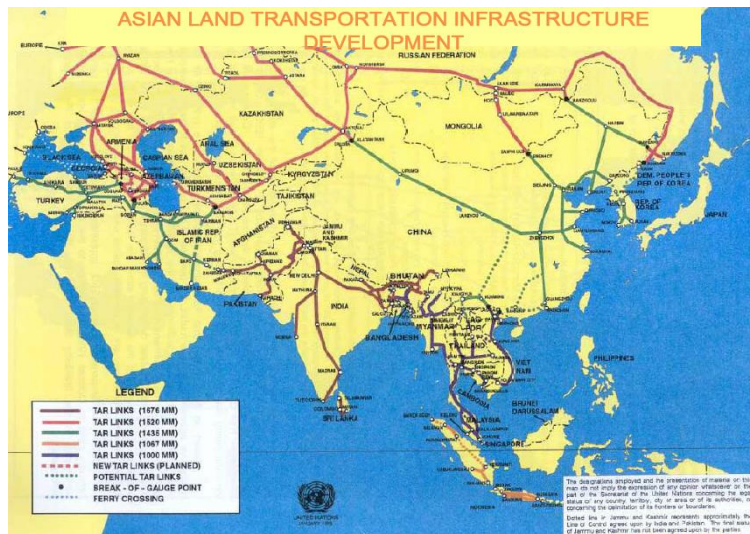
شکل 5: شبکه بزرگراه های آسیا

- کریدور تجاری آسیا - اروپا (ترسیکا) شامل کشورهای استقلال یافته حاشیه دریای خزر، ایران، ترکیه، اوکراین، مولداوی، بلغارستان و رومانی می باشد. برنامه این کریدور در سال 1993 در نشست وزرای حمل و نقل کشورهای عضو ارائه شد که متعاقب آن، یک کریدور حمل و نقل شرق - غرب از طریق دریای سیاه - جمهوری قفقاز - دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه به تصویب رسید. با عضویت ایران در این کریدور در سال جاری، رایزنی ها برای تغییر مسیر و عبور کالاهای ترانزیت از ایران آغاز شده است.



شکل 6: کریدور تجاری تراسیکا

توسعه زیر ساخت های حمل و نقل زمینی آسیا<sup>۵</sup> که شامل سه کریدور تجاری شرق - غرب، شمال - جنوب و مرکزی آسیا با طول بیش از چهار هزار کیلومتر می باشد. پروژه توسعه زیرساخت حمل و نقل زمینی آسیا برای اولین بار در چهل و هشتمین اجلاس کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (سال 1992) مطرح شد. این پروژه یک چارچوبی را برای هماهنگ سازی یک شبکه حمل و نقل منطقه ای با تمرکز به سه عامل شبکه بزرگراه های آسیایی، شبکه راه آهن آسیایی و نهایتاً تسهیل حمل و نقل زمینی تهیه می کند. اعضای فعلی این کریدور عبارتند از افغانستان، ارمنستان، آذربایجان، بنگلادش، کامبوج، چین، هند، اندونزی، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، لائوس، مالزی، مغولستان، میانمار، نپال، پاکستان، فیلیپین، کره، روسیه، سنگاپور، سریلانکا، تاجیکستان، تایلند، ترکمنستان، ترکیه، ازبکستان و ویتنام.



شکل 7: توسعه زیر ساخت های حمل و نقل زمینی آسیا

با توجه به مطالب عنوان شده در خصوص کریدورهای تجاری عبوری از ایران، نقشه جامعی به منظور بهره گیری از تمام این کریدورها توسط سیاست گذاران عرصه حمل و نقل کشور تدوین شده است که تحقق و اجرای آن می تواند درآمدهای ارزی قابل توجهی را برای کشور به ارمغان آورد که با توجه به تحلیل های اقتصادی صورت گرفته، می توان این درآمدها را حتی با درآمدهای نفتی مقایسه نمود.



شکل 8: نقشه آرمانی کریدورهای ساخته شده و در دست ساخت در ایران

## روش تحلیلی SWOT

مبنای این روش تحلیلی تدوین استراتژی، ارزیابی و مقایسه با رقبا در چهار مرحله می باشد. بر این اساس، نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت ها و تهدیدها با رقبا مقایسه شده و از طریق ترسیم ماتریس SWOT، استراتژی های اجرایی مناسب تدوین می شوند. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، مقایسه چهار مرحله ای با کشورهای حاشیه خلیج فارس، همسایه های شرقی، همسایه های غربی و همسایه های شمالی صورت می گیرد.

### الف- نقاط قوت

نقاط قوت مزایایی می باشند که تدوین استراتژی باید در راستای تقویت آن ها صورت پذیرد. مهم ترین نقاط قوت و برتری ایران در مقایسه با کشورهای منطقه عبارتند از:

- کوتاه شدن فاصله از طریق عبور کالا به صورت ترانزیتی از ایران
- برخورداری از حمل و نقل چندگانه (جاده - ریل - دریا)
- اتصال شمال ایران به جنوب از طریق خط آهن
- ناوگان عظیم حمل و نقل دریایی (وجود بزرگترین ناوگان دریایی در خاورمیانه) با میانگین سنی نسبتاً جوان
- اتصال شمال ایران به جنوب از طریق جاده
- پایین بودن قیمت سوخت برای کامیون های ترانزیتی عبوری از ایران
- نرخ پایین مالیات
- پایین بودن خطرات امنیتی در داخل کشور در مقایسه با همسایگان غربی و شرقی
- قابلیت تردد انواع کامیون ها تحت هر استانداردی در جاده های ایران (بدون داشتن تمام استانداردهای روز اروپا)
- وجود بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی در خاورمیانه
- روحیه مهمان نوازی ایرانی ها
- قیمت ارزان و کیفیت مناسب سوخت کشتی (بانکرینگ) نسبت به سایر بنادر منطقه (خصوصاً بندر فجیره)

### ب- نقاط ضعف

راهبردی مناسب است که در راستای حذف و یا کم رنگ نمودن نقاط ضعف تدوین شده باشد. مهم ترین عوامل محدود کننده حمل و نقل کالای ترانزیتی از ایران عبارتند از:



- سیاست گذاری نامناسب، غیر یکپارچه و متغیر در عرصه حمل و نقل داخلی که عملاً فرصت برنامه ریزی های دراز مدت و استراتژیک را از مدیران عرصه حمل و نقل خصوصی سلب می کند.
- بازکردن غیرقانونی درب کانتینرها و عدم توجه به مندرجات بارنامه در مرزها و ایستگاه های کنترل جاده ای
- ضعف در سیستم بارنامه های الکترونیک که باعث معطلی بیش از حد کامیون ها در مبادی ورودی و خروجی کشور می گردد.
- استاندارد نبودن جاده های کشور
- وجود تعطیلات بسیار زیاد در کشور امری است که زیان بسیاری را بر شرکت های حمل و نقل تحمیل کرده (پرداخت هزینه های معطلی بار و خواب ماشین از بارزترین و رایج ترین این هزینه ها می باشد) و به افزایش قیمت تمام شده کالا در زنجیره لجستیکی توزیع منجر می شود. همچنین متعاقب تعطیلات زیاد، ممنوعیت تردد کامیون ها در بسیاری از محورها در این روزها می باشد که بر مشکلات یاد شده می افزاید.
- نبود قوانین جامع و نیز متولی مشخص برای کامیون های عبوری از جاده های ایران (مانند مشکلات اخیر در رابطه با مسائل ایمنی تریلی های چینی هوو)
- عدم وجود اتوبان های سراسری مناسب، ایمن و استاندارد در محور های شمال- جنوب و شرق - غرب
- عدم بهره گیری از مفاهیم ترمینال های خشک که باعث رسوب کالا در بنادر، طولانی شدن زنجیره توزیع کالا در کشور و نهایتاً افزایش قیمت نهایی کالا می شود. پراکنش شهرها و بازارهای مصرف داخلی در قلمرو وسیع ایران (1648000 کیلومتر مربع) استفاده از بنادر خشک را جهت تسهیل در توزیع کالا امری اجتناب ناپذیر می نماید.
- وجود ضعف در بخش حمل و نقل دریایی (ناشی از تحریم های بین المللی)
- تردد بخش وسیعی از ناوگان کشتیرانی ایران با پرچم های مصلحتی<sup>۶</sup> که در جامعه دریایی جهانی امری نامطلوب می باشد (که البته با توجه به تحریم ها، امری گریز ناپذیر است).
- ناوگان هوایی فرسوده در ایران
- عدم توجه مناسب و کافی به خصوصی سازی در بخش حمل و نقل که باعث کاهش کیفیت خدمات می گردد.
- عدم وجود اقامتگاه های استاندارد، ارزان و مناسب برای رانندگان ترانزیتی (مثل های ارزان جاده ای)
- وجود گسستگی در ناوگان ریلی کشور
- کرایه و نیز زمان زیاد حمل کالا از طریق ریل (در مقایسه با حمل جاده ای) که بر شلوغی جاده های کشور دامن می زند.
- ابعاد نامناسب تونل ها در خطوط ریلی کشور (ساخته شده براساس استاندارد UIC) که عملاً امکان حمل کانتینر توسط واگن های دو طبقه را از بین برده است.
- به روز نبودن استانداردهای ناوگان ریلی کشور (عدم مطابقت عرض ریل های داخلی با استانداردهای جهانی)
- عدم توجه کافی به بانکرینگ کشتی های خارجی ورودی به بنادر ایران

## فرصت ها

- از منظر جغرافیایی، فرصت های بسیاری برای احیای نقش شاهراه ترانزیتی ایران وجود دارد. مهم ترین این فرصت ها عبارتند از:
- کوتاه بودن فاصله از شمال به جنوب در مقایسه با مسیر های ترانزیتی شرقی و غربی
- عبور کریدورهای ترانزیتی بین المللی از ایران

<sup>6</sup> Flag of Convenience

- وجود راه های دریایی در شمال و جنوب کشور
- عدم وجود سیستم های بین المللی حمل و نقل در کشورهای همسایه
- نزدیک بودن به بندر مرکزی دبی به عنوان مبداء صادرات و واردات کالاهای کشورهای همسایه
- وجود سیستم حمل و نقل شرقی - غربی در ایران
- نزدیک بودن به بازارهای پرمصرف کشورهای آسیای میانه
- امکان ترانزیت و سوآپ نفت و گاز کشورهای همسایه مانند ترکمنستان و عراق با بهره گیری از حمل و نقل جاده ای و نیز استفاده از خطوط لوله گاز سراسری (در ادبیات جهانی حمل و نقل، خطوط لوله هم جزو مدهای حمل و نقل محسوب می شوند).
- افتتاح مسیر راه آهن دوستی (پاکستان - ایران - ترکیه)
- وجود کشورهای محصور در خشکی (مانند افغانستان) در اطراف ایران که مجبورند کالاهای خود را از طریق ایران حمل کنند.
- وجود بازار عظیم اوراق کشتی در کشورهای همسایه (پاکستان) و امکان کسب فرصت حمل و نقل فولادهای بازیافتی توسط شرکت های حمل و نقل داخلی

## تهدیدها

- عدم توسعه همگام با کشورهای منطقه (به خصوص کشورهای حاشیه خلیج فارس)، به تهدیدی برای موقعیت کلیدی ایران بدل شده است. علاوه بر این امر، عوامل زیر را می توان به عنوان تهدیدهایی بالقوه برای ترانزیت کالا از ایران برشمرد:
- وجود بندرهای دبی، جبل علی و گوادر با عملکردهای بالاتر، مناسب تر و سریع تر از بنادر ایران
- بندر گوادر پاکستان بزرگ ترین تهدید برای محور شرق ایران و حتی کریدور شمال - جنوب محسوب می شود. فعالیت پرت اپراتورهای بزرگ دنیا در این بندر و نیز اختصاص اسکله های اختصاصی به کشورهای همسایه (با قوانین گمرکی منحصر به آن کشور و پرداخت هزینه های بندری و ترانزیتی به پاکستان) این بندر را در سال های نزدیک، غیر قابل رقابت خواهد کرد.
- فعالیت پرت اپراتورهای بزرگ دنیا در بنادر منطقه (مانند APM و PSA) که رقابتی نابرابر را برای بنادر ایران در جذب کالاهای ترانشیپی و نیز خطوط بزرگ کشتیرانی به وجود آورده اند.
- تحریم های بین المللی
- بنا بر یک اصل قدیمی در مدیریت استراتژیک، پیشرفت یک کشور باعث پیشرفت همسایگانش می شود (مانند آنچه که در کشورهای ژاپن، کره جنوبی و چین پس از جنگ دوم جهانی رخ داد). متأسفانه وجود همسایگان غیر پیشرفته و نیز وقوع جنگ های داخلی در کشورهای پاکستان، افغانستان و عراق عملاً این امکان را از ایران سلب نموده است.
- وجود کشور ترکیه به عنوان یک رقیب بسیار موفق در جذب کالاهای ترانزیتی ایران
- عدم وجود بندرهای مجهز (مانند عدم تطابق ابعادی جرثقیل های اسکله ای با نسل کشتی ها در بنادر جنوبی ایران) با تعرفه های گمرکی و بندری مناسب
- وجود تضاد بین قوانین حمل و نقل داخلی و قوانین بین المللی
- مشکلات امنیتی در کشورهای همسایه که باعث ناامنی مسیرهای ترانزیتی ایران به خصوص محور شرق می شود.
- مشکلات قاچاق کالا از مرزهای ایران
- قرار داشتن ایران در مسیر ترانزیت مواد مخدر به اروپا

## بحث و نتیجه گیری

با توجه به موقعیت کلیدی خاورمیانه به عنوان شاهراه ارتباطی آسیا و اروپا، یقیناً تدوین سیاست های مناسب به افزایش درآمدهای ارزی کشورهای منطقه و به خصوص ایران منجر خواهد شد. توجه به راهکارهای زیر برای دست یافتن به این امر ضروری به نظر می رسد:

- منطقه خاورمیانه با توجه به قرارگرفتن در مسیر اصلی حمل و نقل تجارت اروپا و آسیا و همچنین برخورداری از موقعیت های بسیار منحصر به فردی همچون اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا، وجود بازارهای بسیار مستعد در شمال قاره آفریقا و آسیای میانه و اتصال به کشور بزرگ روسیه دارای پتانسیل ممتازی در زمینه سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل و لجستیک است.
- سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل و ارتقای ناوگان لجستیک در هر کشور باعث رشد اقتصادی در تمامی زمینه های اقتصادی می شود. می توان گفت حمل و نقل کلید محرکه صنعت در هر کشور است که در کنار رشد اقتصادی، هزاران فرصت شغلی نیز برای کشور به ارمغان می آورد.
- کشورهای مختلف در خاورمیانه با شناسایی صحیح موقعیت جغرافیایی خود و تدوین یک استراتژی مناسب بلند مدت می توانند با نقش آفرینی در ترانزیت کالا از آسیا به اروپا سود زیادی را نصیب کشور خود کنند.
- وجود نمونه های عینی از به کارگیری استراتژی صحیح در صنعت حمل و نقل و سود فراوانی که در پی آن نصیب کشور هایی مانند سنگاپور، امارات متحده عربی، بلژیک و هلند شده است، اهمیت این موضوع را دو چندان می کند. این کشورها با شناسایی به موقع و صحیح موقعیت جغرافیایی خود در ترانزیت بین المللی کالا و اتخاذ سیاست های درست توانستند به جایگاه شایسته و مناسبی در این صنعت دست یابند. علی رغم قرار داشتن ایران در موقعیت بسیار مناسب ترانزیتی، متأسفانه تاکنون سیاست های راهبردی مناسب برای احیای نقش ایران به عنوان شاهراه ترانزیت منطقه تدوین نشده است. به زعم کارشناسان اقتصادی، درآمدهای ارزی حاصل از اخذ حق عبور کالاهای ترانزیت از ایران می تواند به عنوان جایگزینی برای درآمدهای نفتی در نظر گرفته شود. با توجه به شتاب کشورهای همسایه در ربودن بازار ترانزیت از ایران، برنامه ریزی اجرایی سریع امری اجتناب ناپذیر به نظر می رسد. راهکارهای زیر برای پیروزی در عرصه این رقابت باید مدنظر سیاست گذاران صنعت حمل و نقل باشند:

- به روز کردن و مطابقت قوانین گمرکی کشور با قوانین جهانی
- رایزنی گسترده و مناسب با سازمان جهانی دریانوردی<sup>7</sup> در راستای کاهش تحریم های یکجانبه علیه ایران
- افزایش فعالیت دریایی در عرصه بین المللی با هدف پررنگ تر نمودن نقش ایران در تدوین سیاست های سازمان جهانی دریانوردی
- تجدید نظر در روش های کنترل و بازرسی کانتینرها در مبادی ورودی و خروجی بنادر و نیز ایستگاه های کنترل جاده ای
- تقویت سیستم حمل و نقل ترکیبی به منظور استفاده از موقعیت استراتژیک جغرافیایی کشور
- توسعه زیر ساخت های حمل و نقل ریلی (محور شرق با محوریت چابهار) و جاده ای (محورهای چابهار- بندرعباس و چابهار- ایرانشهر)
- تسریع در توسعه محور ترانزیتی شرق و بندر چابهار به عنوان رقیب بندر گوادر پاکستان
- تعدیل قیمت سوخت برای افزایش بانکرینگ کشتی ها در بنادر شمالی و جنوبی ایران
- رایزنی با شرکت های کشتیرانی بزرگ برای جذب بیشتر کشتی ها به بنادر ایران
- بهره گیری از مفهوم بنادر خشک در لجستیک کالای ورودی و خروجی به کشور و تسریع در بهره برداری از بنادر خشک دور (پایانه آپرین در استان تهران و 21 کیلومتری جنوب غربی شهر تهران) و میانه (منطقه ویژه اقتصادی سیرجان در استان کرمان و 300 کیلومتری بندر شهید رجایی) کشور جهت تقسیم ترافیک بندری به تمام کشور و کاهش زمان و هزینه های توزیع کالا در کشور

کشور ایران بعنوان یکی از کشورهای بزرگ و تاثیر گذار در خاورمیانه با داشتن دو راه آبی بزرگ در شمال و جنوب خود می تواند بعنوان شاهراه اصلی ترانزیت آسیا و اروپا قلمداد شود. عبور راه های ترانزیتی بین المللی همچون کریدور شمال جنوب، شرق و غرب، کریدور تجاری آسیا و اروپا (تراسیکا) و جاده ابریشم از کشور ایران مبین اهمیت جغرافیایی این کشور در منطقه است.

در پایان با توجه به موقعیت ممتاز ایران می توان با یک استراتژی مناسب و جذب سرمایه های داخلی و خارجی به توسعه و احیا ناوگان حمل و نقل کشور پرداخت که اولویت آن باید تبدیل بنادر و فرودگاه های کشور به بنادر و فرودگاه محوری باشد. این اقدام می تواند سرعت رشد اقتصادی در کشور را چند برابر کند و بخش عظیمی از مشکلات اشتغال جامعه را مرتفع سازد.

## منابع

امیر سعید نورامین و علیرضا کاظمی آسیاب، احیای چهارراه تجارت جهانی، ماهنامه علمی و تحقیقاتی بندر و دریا، شماره 169، صفحات 88-89، 1389.  
امیر سعید نورامین و علیرضا کاظمی آسیاب، پیشرفت صنایع دریایی بر اساس برنامه چهارم توسعه، ماهنامه علمی و تحقیقاتی بندر و دریا، شماره 169، صفحات 74-77، 1389.

منصور کیانی مقدم و هادی عبداللهی، نقش حمل و نقل دریایی در توسعه ترانزیت ایران، هشتمین همایش علوم و فنون دریایی، خرمشهر، 7-8 بهمن 1388.

A. Mckinnon, K. Button & P. Nijkamp, Transport Logistics, USA: Edward Elgar Publishing, 2003.

D. Nakagawa & R. Matsunaka, Finding Transport Systems: A Comparison among Developed Countries, UK: Elsevier Science Ltd, 1997.

M. J. Atrchian, International and Regional Corridors and Islamic Republic of Iran Transit Role and Strategy, Expert meeting on regional cooperation in transit transport, Tehran, Iran, 2007.

Ocean Shipping Consultants, Container Port Markets in the Middle East & South Asia to 2020, Ocean Shipping Consultants, UK, 2007.

UNCTAD, Design and Implementation of Transit Transport Arrangements, 2004.

UNCTAD, Efficient Transport and Trade Facilitation to Improve Participation by Developing Countries in International Trade, 2006.

UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations, Geneva, 2009.

United Nations, Euro-Asian Transport Links, Economic and Social Council, United Nations Publication, Geneva, 2004.