

توسعه بنادر کشور راهبردی موثر در توسعه دریا محور

حسن جعفری^۱، دکتر سید ناصر سعیدی^۲، حمید جعفری^۳

^۱ - دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

^۲ - دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

^۳ - دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

چکیده

بنادر ایران در دریای خزر، دریای عمان و خلیج فارس قادر به جابه‌جایی حدود ۱۶۰ میلیون تن بار در افق ۱۰ ساله خواهند بود و خدمات موثری را برای صاحبان کالا و مشتریان فراهم می‌آورند. در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد. بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر کشور به عنوان دروازه‌های ارتباطی کشور در راستای توسعه دریا محور امری الزامی است. هدف این مقاله بررسی قابلیت‌های بالقوه بنادر تجاری کشور در تسریع فرایند توسعه دریا محور می‌باشد به منظور دستیابی به این هدف در ابتدا سیر تحول در بنادر بررسی شده و سپس مزایای توسعه بنادر و مراکز لجستیکی در راستای بهرمندی از بهینه از فرصت‌ها به ویژه مزیت‌های ترانزیتی بنادر تجزیه و تحلیل شده است. و در نهایت در راستای توسعه بنادر و بهره‌مندی از مزیت‌های راهکارهای اجرایی پیشنهاد خواهد کرد.

کلمات کلیدی: توسعه دریا محور، بنادر، حمل و نقل دریایی.

۱- مقدمه

امروزه بالغ بر ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌گیرد زیرا این نوع حمل و نقل دارای مزایای قیمت ارزان، انتقال حجم و وزن انبوه کالا، انتقال سریع و بی‌خطر کالاهاست. این مزایا باعث گردیده که حمل و نقل دریایی و راه‌های آبی از توجه ویژه‌ای برخوردار باشند. به طور میانگین سالانه حدود ۲۵ هزار میلیارد تن بار توسط حمل و نقل دریایی جابه‌جا می‌شود. حمل و نقل دریایی کالاهای نقش کلیدی در تجارت خارجی به ویژه تجارت فرا قاره‌ای جهان دارد لذا بدون وجود حمل و نقل دریایی، واردات و صادرات کالا که پایه تجارت مدرن جهانی است امکان پذیر نیست. یکی از حلقه‌های اصلی در حمل و نقل دریایی، بنادر می‌باشند که مبادی ورود و خروج کالاهای هستند. در سرتاسر جهان، بنادر هر کشور حکم دارایی‌های راهبردی ملی را دارند. کشورهایی که بتوانند مطابق میل بازار و مشتریان و همگام با تکنولوژی روز، مسیر توسعه و بهبود بنادر را بیمایند و جایگاه بهینه و بهره‌ور را نه تنها برای خود بلکه برای دینفعان نیز در بازار رقابتی جهانی فراهم آورند، بسیار معدودند. همچنین وجود بنادر کارا و فعال، علاوه بر این که می‌توانند به متنوع سازی اقتصادی و خروج از تک محصولی بودن صادرات ایران به خاطر انکای شکننده به نفت منجر شوند، نقش بس ارزشمندی را نیز در کاهش بهای تمام شده کالاها ایفا می‌کنند لذا بنادر جزو دارایی‌های نامشهود ملی هستند که از دو جهت عمده بر بهای تمام شده کالاها داخلی تأثیرگذار می‌باشند:

۱- تأثیر بر قیمت تمام شده مواد خام، قطعات، ماشین آلات، مواد ساخته شده یا نیمه ساخته‌ای که وارد کشور می‌شوند تا در فرایند تولید و یا ارائه خدمات داخلی به کار روند.

۲- تأثیر بر هزینه‌های انبارداری، حمل و نقل، خسارات و... روی کالاهای ساخته شده داخل که به منظور صادرات از کشور خارج می‌شوند.

۱-۲ سیر تحول بنادر

قبل از سال ۱۹۶۰ بنادر تنها وظایف سنتی ساده‌ای را به عنوان نقطه انتقال کالا بین دریا و خشکی به عهده داشتند که مهم‌ترین آن‌ها تخلیه و بارگیری کالاها در اسکله‌ها و به عکس بود. این بنادر ابتدا قادر به تأمین اهداف ملی یعنی تسهیل تجارت و بازرگانی خارجی کشورها بودند اما اکثر آنها قادر به مستهلک سازی سرمایه‌گذاری‌های عظیم انجام شده به علت عواید اندک حاصل از اخذ تعرفه‌ها نبودند و برای تأمین مخارج و هزینه‌های جاری لاجرم از بودجه سالانه دولت‌ها استفاده می‌کردند. بنادر در چنین حالتی به موازات عملکرد اصلی خود به عنوان دروازه دریایی برای مبادلات خارجی تبدیل به بنگاه‌های بزرگ زیان ده، ناکارآمد و یارانه گیر از دولت می‌شوند. در این شرایط بنادر نسل اول با عملکرد سنتی از گردونه رقابت خارج شدند و بنادر نسل دوم در سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ ظهور پیدا کردند. در بنادر نسل دوم ایفای نقش توزیع و پردازش کالا به فعالیت بنادر افزوده شد و صنایع مربوط به کشتی نیز در اطراف بنادر استقرار یافتند. بدین ترتیب محدوده بندری به نحو چشم‌گیری افزایش یافت و دیدگاه دولتی حاکم بر مدیریت بندر از یک مرز و محدوده گمرکی و بارانداز صرف کالا به یک محیط خدماتی و صنعتی با قابلیت ایجاد ارزش افزوده تبدیل شد. در این شرایط بنادر توانستند ضمن سودآوری و کارآمدی به عنوان قطب‌های توسعه یا موتورهای رشد منطقه‌ای عمل کنند و با افزایش قدرت اشتغال زایی و توزیع مجدد درآمدها، هدف توسعه منطقه‌ای را تأمین کنند. پسکرانه‌های بندری نیز به طور چشم‌گیری تحت تأثیر کارکردهای جدید بندری درگیر فعالیت‌های مستقیم و

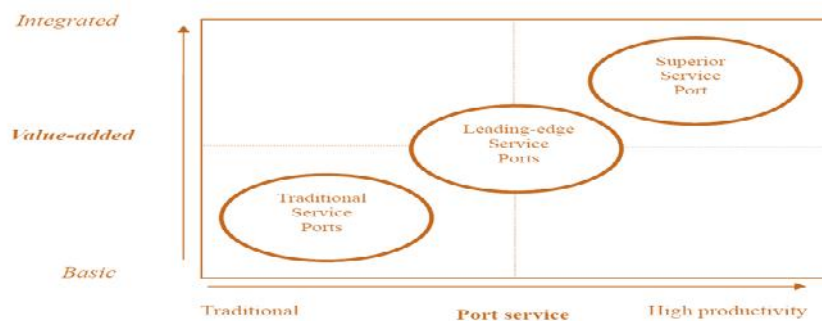
غیرمستقیم مربوط به بنادر شدند. در این بنادر کارگزاران بازرگانی حمل و نقل و صاحبان کالا به طور مستقیم به ایفای نقش پرداخته و ارتباطات تجاری و خدماتی گسترش یافت. از سال ۱۹۸۰ با توسعه حمل و نقل کانتینری و ظهور سامانه‌ی جدید چند وجهی بنادر نسل سوم ظهور کردند. این بنادر از مراکز خدمات کالایی تبدیل به بازار کالا شدند. محدوده عملکرد بنادر نسل سوم از محدوده بنادر و محدوده‌های هم‌جوار به پسکرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی گسترش یافت. وجه تمایز این بنادر با بنادر نسل دوم تقویت کارکردهای بازرگانی در کنار کارکردهای خدماتی و صنعتی است. استفاده از فناوری اطلاعات و روش‌های بازرگانی الکترونیکی در این بنادر به طور وسیع مورد استفاده قرار گرفته و بنادر از قدرت اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده بسیار بیش‌تری برخوردار شدند [3].

در جدول ۱، مراحل تکامل و ویژگی‌های نسل‌های اول تا سوم بنادر، به منظور آشنایی با سیر تکاملی و روند تغییرات تدریجی در ساختار و ماهیت وظایف بنادر ارائه شده است امروزه، توسعه بنادر و موفقیت تجاری بنادر، می‌تواند ناشی از ارتقای بهره‌وری خدمات تخلیه و بارگیری و یا ارائه‌ی خدمات دارای ارزش افزوده و یا هر دو باشد. ارائه‌ی خدمات دارای ارزش افزوده، به دلیل نیاز مشتریان به این خدمات، روشی مؤثر برای ایجاد مزیت رقابتی پایدار محسوب می‌شود [2].

شکل ۱، ماتریس تعاملی دو نوع مزیت رقابتی بنادر نشان داده شده است [7] بنادر سنتی در گوشه‌ی پایین در سمت چپ ماتریس قرار می‌گیرند و تنها راه، توسعه برای این بنادر، حرکت به طرف راست ماتریس (ارتقای بهره‌وری ارائه‌ی خدمات بندری)، یا حرکت به سمت بالا (ارائه‌ی خدمات یکپارچه با ارزش افزوده) است بدیهی است که در آینده، بندری که در گوشه‌ی سمت راست بالای ماتریس قرار دارند، در اکثریت خواهند بود. در بین این دو گروه، بنادر حاشیه‌ای قرار می‌گیرند که در مسیر توسعه قرار دارند [1].

جدول ۱ سیر تحول و تکامل بنادر

بنادر نسل اول	بنادر نسل دوم	بنادر نسل سوم	دوره زمانی
قبل از ۱۹۶۰	بعد از ۱۹۶۰	بعد از ۱۹۸۰	کالاهای اصلی
کالاهای سنتی	کالاهای سنتی و فله	کالاهای فله و کانتینری	استراتژی توسعه‌ی بندر
نقطه‌ی اتصال دریا و سیستم حمل و نقل زمینی	توسعه‌ی مراکز تولید و حمل و نقل	مراکز لجستیک و زنجیره‌ی ارتباط تجارت جهانی	دامنه‌ی فعالیت
جا به جایی بار، انبارش، ناوبری	دامنه‌ی نسل اول + توزیع بار، صنایع مرتبط با کشتی، توسعه‌ی نواحی بندری	دامنه‌ی نسل اول + نسل دوم + اطلاعات بار، توزیع بار، فعالیت لجستیک، شکل دهی ترمینال‌ها و مراکز توزیع	شکل گیری ساختار و مشخصات
فعالیت انفرادی در بندر، ارتباط رسمی بندر و مشتریان	ارتباط نزدیک‌تر بندر و مشتریان، ضرورت همگرایی بین فعالیت‌های بندر، عدم همکاری مثبت بین بندر و جوامع خود گردان	تشکیل سیستم همکاری بندری، تمرکز حلقه‌های تجارت و حمل و نقل در بندر، ارتباط بین بندر و جوامع خود گردان، توسعه‌ی ساختار بندر	ماهیت بهره‌وری و عرضی انحصاری
خدمات ساده، توزیع بار، ارزش افزوده‌ی کم	پردازش کالا، خدمات پیچیده، افزایش ارزش افزوده، توزیع بار	جریان کالا و اطلاعات، توزیع کالا و اطلاعات، ترکیب خدمات متنوع و توزیع، ارزش افزوده	عوامل کلیدی
نیروی کار، سرمایه	سرمایه	تکنولوژی و دانش فنی	



شکل ۱ ماتریس رقابتی

۳- چشم انداز اقتصادی بنادر و ضرورت توسعه

تجارت جهانی و به تبع آن حمل و نقل دریایی موجب پیشرفت و توسعه بنادر می‌شود. وقایع سیاسی و نیز پیشرفت‌های فنی، به طور بنیادی ساختار اقتصاد جهانی و سازمان و اجتماع را در معرض تغییرات مستمر قرار داده است. تکامل حاصل از این تغییرات، بر بخش حمل و نقل تأثیر مستقیم داشته و فعالیت بنادر را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

چشم انداز اقتصادی که در آن بنادر باید نقش خود را ایفا کنند به عوامل زیر بستگی دارد: [5]

- افزایش پراکندگی جغرافیایی مهمترین مراکز تجارت بین‌المللی.
- توسعه تجارت بین‌المللی.
- جهانی سازی الگوی تولید و مصرف.
- نیازهای جدید تجارت جهانی در زمینه حمل و نقل و توزیع.

از سوی دیگر افزایش ابعاد و تخصصی شدن شناورها، ناگزیر بر روی عملیات بندر اثر گذاشته است. امروزه، این یک امر بدیهی است که تولید، تجارت و حمل و نقل دیگر به عنوان فعالیت‌های مجزا و منفرد بررسی نمی‌شوند، بلکه تمامی این عوامل در یک سیستم واحد و یکپارچه به یکدیگر پیوند خورده و بر این واقعیت صحنه می‌گذارد که وظایف بنادر نوین، بسیار فراتر از وظایف سنتی تخلیه و بارگیری کشتی‌ها بوده و فعالیت‌های مستقل از آنچه بر تولید، تجارت و حمل و نقل می‌گذرد، انجام نمی‌دهند. در نتیجه به منظور آمادگی برای انجام چنین وظایفی، بنادر باید از مراکز صرفاً حمل و نقل به مراکز لجستیکی که به طور کامل با ساختار جدید حمل و نقل بین‌المللی و دریایی تطبیق دارد، تبدیل شوند. بنابراین ایجاد و گسترش فعالیت‌های لجستیکی در بنادر نه تنها موجب تقویت عملکرد اقتصادی بندر و افزایش منافع حاصل از آن می‌باشد بلکه جذابیت لازم برای نگهداری مشتریان فعلی و جلب مشتریان بالقوه جدید برای بندر به وجود آورد. موجب حفظ بهبود و تقویت قابل توجه در موقعیت رقابتی بنادر می‌شود. این امر به روشنی لزوم اتخاذ استراتژی‌های مناسب در راستای توسعه مراکز لجستیکی در بنادر را نشان می‌دهد.

۴- جایگاه ایران و بنادر استراتژیک آن

در نیمه دوم قرن بیستم بخش عمده‌ای از واردات و صادرات کشور از سوی بنادر جنوب کشور سامان می‌گرفت. بندر خرمشهر و بندر امام خمینی (شاهپور سابق) به جهت قدمت، سابقه و ظرفیت‌های موجود حجم قابل توجهی از عملیات واردات و صادرات کشور را بر دوش می‌کشیدند. در میان این دو، بندر خرمشهر از جمله بندری در ایران بود که در بین دیگر بنادر مهم (بندر بوشهر، بندر نوشهر، بندر امیر آباد، بندر آبادان، بندر چابهار، بندر انزلی، بندر خارک و بندر لنگه) نقش قابل توجهی در تبادلات کالا بر عهده داشته است. اهمیت آن به حدی بود که ویلیام شوکراس وقتی در کتاب «آخرین سفر شاه» به سال‌های دهه ۵۰ شمسی رسید و خواست زیاده‌طلبی‌ها و بی‌برنامگی‌های عصر پهلوی دوم را تشریح کند، آورده است: «در ۱۹۷۵ میلادی اقتصاد کشور رفته‌رفته از کنترل خارج می‌شد. اعتبارات به سرعت گسترش یافته بود و بانک‌ها اکنون در وضعی قرار داشتند که می‌توانستند - به رغم افزایش درآمد نفت - تقاضای وام بین‌المللی بکنند. کالاهای وارداتی در بنادر انباشته شده بود و عملاً نمی‌توانست نیازهای جامعه را تأمین کند. مقررات گمرکی با وضعی که شکوفایی بازار نفت ایجاد کرده بود، تطبیق نمی‌کرد. برای ترخیص هر کالایی بیش از بیست امضا لازم بود. در اواسط دهه ۱۹۷۰ میلادی بیش از دویست کشتی در بندر خرمشهر در انتظار تخلیه بار به سر می‌بردند. برای کسب اولویت در تخلیه بار باید رشوه‌های کلان پرداخت. سفارش دو هزار کامیون برای کمک به حمل واردات جدید داده شد. ولی راننده کافی وجود نداشت. رانندگان کره‌ای و پاکستانی را به ایران آوردند. اما آنها شرایط خود را دوست نداشتند و بسیاری از آنان در اندک زمانی ایران را ترک کردند. کامیون‌ها نیز مانند بسیاری از کالاها در بندرگاه‌ها ماند و پوسید.» خرمشهر بعضاً تا پیش از روزهای جنگ، بار بنادر دیگر کشور را نیز بر عهده می‌گرفت، حتی در نبود خطوط هوایی و ریلی کارآمد یک تنه رسالت بزرگی را در حوزه حمل و نقل ایفای به عهد می‌کرد. سال ۵۹، جنگ تومار این بندر را درهم پیچید و ساکنان آن را آواره شهرهای دیگری از کشورمان نمود. بندر خرمشهر نیز به تاریخ جنگ و خاطراتش پیوست و به این ترتیب گلوگاه ورود و خروج کالاها از این بندر به بندر شهید رجایی منتقل شد. بندر شهید رجایی آرام‌نشین حساس‌ترین گلوگاه اقتصادی کشور در خود پرورش داد. قدرت و توان آن بنا به ضرورت‌های جنگ به تدریج ارتقا یافت و ظرفیت‌های بندری را به خود گرفت که تا پیش از آن برای ساکنان آن متصور نبود. از فردای جنگ، امکان توسعه و نوسازی بیشتر هم فراهم شد. عزمی برای بهبود روابط با دیگر کشورهای جهان، نوسازی اقتصادی، نگاه به آینده محتوم جهان، دوباره بندر شهید رجایی را در نوک پیکان اقتصاد بندری ایران قرار داد. اما روند توسعه و عمران بسیار کند پیش رفت. سال‌های دهه هشتاد، این بندر در اثر افزایش کم‌نظیر واردات در ایران و بحران اقتصادی غرب، سالانه ۲۰۰ هزار TEU بر

ظرفیت‌های خود افزود تا پس از ۳۷ سال از تاسیس آن، ظرفیت خود را به ۳ میلیون TEU برساند. واقعیت تلخی که در کنار ظرفیت‌های دیگر بنادر منطقه بیشتر خود را آشکار می‌سازد.

۳-۱ وضعیت بنادر کشور

همچنین بنادر به عنوان یکی از مراکز مهم و مرکز ثقل فعالیت‌های اقتصادی از قدیم نقش مهمی را در اقتصاد کشورها ایفا می‌کردند. با تغییر کاربرد بنادر و تبدیل آن‌ها از بارانداز و انبار نگه داری کالا به بازار کالا و محلهایی برای پردازش، فرآوری، تغییر، تبدیل، توزیع و ترانزیت کالا، فعالیت‌های خدماتی، صنعتی و بازرگانی اهمیت بنادر در اقتصاد جهانی دو چندان شده است. با این تفسیر، آن دسته از کشورهایی که موفق به هماهنگ کردن بنادر خود با روند جدید اقتصاد جهانی شده‌اند و با سرمایه‌گذاری و مدیریت، بنادر را از حالت بارانداز خارج کرده و آن را به شکل بنگاه اقتصادی در آورده‌اند از منافع آن نیز در اقتصاد کشور خود بهره‌مند شده‌اند [5]. به عبارتی به اعتقاد کارشناسان تغییر کاربردها و وظایف بنادر از بارانداز کالا به بازار کالا، یک رویکرد بازرگانی بوده و از سویی برای اقتصاد ملی و منطقه‌ای ایجاد منافع کرده و از طرف دیگر شرایط حفظ موقعیت کشور را در شبکه حمل و نقل و تجارت پایدار و همچنین زمینه‌های تولید ارزش افزوده و توسعه اقتصادی کشور را فراهم می‌کند.

کشور ما دارای سیزده بندر مهم شامل بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد در شمال و بنادر عباس، امام، بوشهر، چابهار و شهید رجایی، شهید بهشتی، لنگه، شهید باهنر، آبادان و خرمشهر در جنوب هستند. با این حال به نظر می‌رسد هنوز تا رسیدن به شرایط بایسته برای رقابت با بنادر نوین جهانی برای مثال بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس چون جبل علی و دویبی فاصله بسیار وجود دارد. در کشور ما بنادر در مرحله انتقال از حالت سنتی یعنی از محلی برای باراندازی کالا به سمت بنادر نسل دوم یعنی ایفای نقش توزیع و پردازش کالا هستند. هنوز تعدادی از بنادر کشور درگیر کارکردهای سنتی خود هستند و در زمره بنادر نسل اول محسوب می‌شوند. از طرفی تمام بنادر از نظر جغرافیایی شرایط تبدیل شدن به بازار یا قطب توزیع منطقه‌ای را ندارند، لذا ممکن است امکان تبدیل شدن آن‌ها به بنادر نسل سوم به علت محدودیت‌های طبیعی وجود نداشته باشد. معیارهای مقایسه‌ای ویژگی‌های بنادر نسل اول تا سوم را موقعیت جغرافیایی بندر، حجم تردد، میزان اشتغال زایی، توان توسعه منطقه‌ای، بازدهی سرمایه‌گذاری‌ها، خودکفایی و تأمین مالی رقم می‌زند و لذا توسعه مراکز لجستیک بندری تنها راهکار برون رفت بنادر از وضعیت عقب‌ماندگی و کم تحرکی تخمین زده می‌شود. این امر نیازمند تسهیلات فیزیکی یا تسهیلات زیربنایی و روبنایی بنادر و تسهیلات قانونی (مقرراتی) یا آزادی عمل مناطق آزاد تجاری است. فعالیت‌های اصلی مراکز لجستیک انبارداری، توزیع و جور کردن کالا، محلی سازی و مشتری پسند کردن، اضافه کردن اجزا، مونتاژ، تعمیرات، کنترل کیفیت و آموزش است. قبل از سال ۱۹۶۰ بنادر تنها وظایف سنتی ساده‌ای را به عنوان نقطه انتقال کالا بین دریا و خشکی به عهده داشتند که مهم‌ترین آن‌ها تخلیه و بارگیری کالاها در اسکله‌ها و به عکس بود. این بنادر ابتدا قادر به تأمین اهداف ملی یعنی تسهیل تجارت و بازرگانی خارجی کشورها بودند اما اکثر آنها قادر به مستهلک سازی سرمایه‌گذاری‌های عظیم انجام شده به علت عواید اندک حاصل از اخذ تعرفه‌ها نبودند و برای تأمین مخارج و هزینه‌های جاری لاجرم از بودجه سالانه دولت‌ها استفاده می‌کردند. بنادر در چنین حالتی به موازات عملکرد اصلی خود به عنوان دروازه دریایی برای مبادلات خارجی تبدیل به بنگاه‌های بزرگ زیان ده، ناکارآمد و یارانه گیر از دولت می‌شوند. در این شرایط بنادر نسل اول با عملکرد سنتی از گردونه رقابت خارج شدند و بنادر نسل دوم در سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ ظهور پیدا کردند. در بنادر نسل دوم ایفای نقش توزیع و پردازش کالا به فعالیت بنادر افزوده شد و صنایع مربوط به کشتی نیز در اطراف بنادر استقرار یافتند. بدین ترتیب محدوده بندری به نحو چشم گیری افزایش یافت و دیدگاه دولتی حاکم بر مدیریت بندر از یک مرز و محدوده گمرکی و بارانداز صرف کالا به یک محیط خدماتی و صنعتی با قابلیت ایجاد ارزش افزوده تبدیل شد. در این شرایط بنادر توانستند ضمن سودآوری و کارآمدی به عنوان قطب‌های توسعه یا موتورهای رشد منطقه‌ای عمل کنند و با افزایش قدرت اشتغال زایی و توزیع مجدد درآمدها، هدف توسعه منطقه‌ای را تأمین کنند. پسرانه‌های بندری نیز به طور چشم گیری تحت تأثیر کارکردهای جدید بندری درگیر فعالیت‌های مستقیم و غیرمستقیم مربوط به بنادر شدند. در این بنادر کارگزاران بازرگانی حمل و نقل و صاحبان کالا به طور مستقیم به ایفای نقش پرداخته و ارتباطات تجاری و خدماتی گسترش یافت. از سال ۱۹۸۰ با توسعه حمل و نقل کانتینری و ظهور سامانه‌های جدید چند وجهی بنادر نسل سوم ظهور کردند. این بنادر از مراکز خدمات کالایی تبدیل به بازار کالا شدند. محدوده عملکرد بنادر نسل سوم از محدوده بنادر و محدوده‌های هم‌جوار به پسرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی گسترش یافت. وجه تمایز این بنادر با بنادر نسل دوم تقویت کارکردهای بازرگانی در کنار کارکردهای خدماتی و صنعتی است. استفاده از فناوری اطلاعات و روش‌های بازرگانی الکترونیکی در این بنادر به طور وسیع مورد استفاده قرار گرفته و بنادر از قدرت اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده بسیار بیش‌تری برخوردار شدند.

۵- مزیت‌های ترانزیتی بنادر کشور

جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزیت ترانزیتی بهره‌مند بوده و می‌تواند با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد از این مزیت در راستای درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران، خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین مسیر ارتباط دریایی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در توسعه ترانزیت و تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از شرق و غرب با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارت بهتر می‌توان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و در عین حال ایران نیز به نوبه خود می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها با یکدیگر و سایر مناطق جهان ایفای نقش نماید، از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل، علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی، می‌تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه، مؤثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی، از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند. [6]

۱-۵ مزیت‌های ترانزیتی بنادر جمهوری اسلامی ایران و جایگاه بنادر در کریدورهای بین‌المللی

با مطالب فوق، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت از بنادر کشور برشمرد که در زیر به برخی از آنها اشاره خواهد شد.

- قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب، در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از طرف دیگر، می‌تواند به عنوان یک مزیت برجسته برای بنادر ایران قلمداد شود و به واسطه کوتاهی مسیر و آماده سازی امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقلی، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا در چارچوب کریدورهای منطق‌های برخوردار است. بنادر شهید رجایی، امیرآباد و انزلی از جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب برخوردارند و علاوه بر بنادر فوق، بنادر دیگری چون شهید باهنر، لنگه، بوشهر، چابهار، امام خمینی (ره) و بندر نوشهر نیز از توانمندی‌های نقش آفرینی برخوردارند.
- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور چابهار-میلک، نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، به ویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت‌های گسترده دولتی، بندر چابهار را به قطب ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق، شاهد رونق ترانزیت در مسیر یاد شده نیز خواهیم بود [6].
- قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو)، این فرصت را برای ایران فراهم آورده است تا ضمن ایفای نقش فعال در برقراری ارتباط تجاری و اقتصادی میان کشورهای عضو اگو بتواند در چارچوب همکاری‌ها و موافق برنامه‌های مختلف تجاری، در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو نیز به ایفای نقش بپردازد. گستردگی بازار و دارا بودن جمعیت فراوان، وجود منابع زیرزمینی سرشار و قرار گرفتن در مسیر راه‌های ترانزیتی و تجاری از ویژگی‌های بارز اکثر کشورهای عضو اگو می‌باشد. تعداد زیادی از کشورهای عضو این سازمان، محصور در خشکی‌اند و به منظور توسعه مبادلات بازرگانی خویش نیاز به بهره‌برداری از توانمندی‌های ترانزیتی سایر اعضا داشته و در این راستا، بنادر ایران می‌توانند در تأمین نیازهای ترانزیتی کشورهای عضو اگو مؤثر واقع شوند.
- دسترسی کشور به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب از یک سو و در اختیار داشتن بنادر پیشرفته با توانمندی بالای عملیات بندری از سوی دیگر، از جمله مزیت‌های مهم کشور در ارائه خدمات ترانزیتی به کشورهای هدف قلمداد می‌شود.
- در اختیار داشتن ناوگان بازرگانی دریایی قدرتمند و احراز رتبه بیستم در سطح جهانی و رتبه ممتاز در خاورمیانه، امکان ارائه خدمات Door-to-Door و Multimodal Transport برای صاحبان کالاهای ترانزیتی خارجی در کشورهای هدف ترانزیتی را فراهم آورده و امکان بهره‌مندی از بسترهای حمل و نقل چند وجهی و در نتیجه کاهش هزینه‌ها و خطرهای تجاری را برای شرکای ترانزیتی کشور به حداقل رسانیده است. با توجه به آنچه که گفته شد جمهوری اسلامی ایران، می‌تواند ضمن کسب درآمدهای ترانزیتی مناسب، نیازهای بازرگانی کشورهای حوزه آسیای میانه، قفقاز و افغانستان را برآورده نموده و در برقراری ارتباط حمل و نقلی بین کشورهای حوزه خلیج فارس، آسیای غربی و سایر نقاط اقتصادی جهان ایفای نقش نماید. از جمله این موارد ترانزیت کالا و انرژی است، چرا که قرار داشتن در محل تلاقی دو کریدور شمال-جنوب و غرب به شرق که جزو مهمترین

کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی هستند به معنای آن است که می‌توان با اخذ حق عبور و انتقال کالا و انرژی، سالانه میلیاردها دلار نصیب کشور کرد. همچنین وجوه مختلف حمل و نقل هوایی، دریایی، ریلی و جاده‌ای برای ایران به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و شمال-جنوب علاوه بر کارکرد اقتصادی، از نظر سیاسی و اجتماعی نیز حائز اهمیت می‌باشد. [6]

۶- بحث و نتیجه گیری

کشور ایران یکی از کشورهای است که به واسطه موقعیت سوق الجیشی در زمینه لجستیک دارای موقعیتی استراتژیک می‌باشد همچنین دسترسی به سیستم حمل و نقل گسترده (ریلی، هوایی، دریایی، جاده‌ای). همچنین دسترسی به ابهای آزاد و دارا بودن بنادر تجاری در شمال و جنوب کشور بر اهمیت این امر افزوده است. توسعه مراکز لجستیک در بنادر می‌تواند باعث ایجاد خدمات جدید همچنین می‌تواند موجب افزایش عملکرد بندر شده و جذابیت بیشتری را برای مشتریان خویش به دنبال داشته باشد در نتیجه موجب بهبود و پیشرفت تدریجی موقعیت رقابتی بندر بشود و به عبارتی تغییر کاربردها و وظایف بنادر کشور از بارانداز کالا به سکوی لجستیک از سویی برای اقتصاد ملی و منطقه‌ای ایجاد منافع کرده و از طرف دیگر شرایط حفظ موقعیت کشور را در شبکه حمل و نقل و تجارت پایدار و همچنین زمینه‌های تولید ارزش افزوده و توسعه اقتصادی دریا محور کشور را فراهم می‌کند.

در این رابطه و در جهت بهرمندی بهینه از میزت های بالقوه بنادر راهکارهای اجرایی زیر پیشنهاد می‌شوند.

۱) توسعه زیرساخت‌ها و روساخت‌ها.

۲) اصلاحات در ساختار بندر.

۳) ارتقای سرمایه‌های انسانی.

در حوزه توسعه زیرساخت‌ها و روساخت‌ها، باید این موارد مدنظر قرار گیرد:

- توسعه و ایجاد زیرساخت‌های مناسب بندری از قبیل اسکله‌ها، کانال‌های دسترسی، محوطه‌های پشتیبانی، راه‌های دسترسی درون بندری و درب‌های ورود و خروج بندر.
- توسعه زیرساخت‌های شهری از قبیل فرودگاه‌ها، جاده‌های دسترسی به بندر، راه‌آهن، هتل‌ها و مراکز رفاهی و تفریحی، مخابرات و IT.
- تجهیزات مدرن بندری، نرم‌افزار قوی و متمرکز.
- تقویت شبکه توزیع و حمل و نقل درون‌مرزی از نظر حجم و کارایی.
- تسهیل در ایجاد مراکز صنعتی و تولیدی در بندر.
- تقویت شبکه فیدری و حمایت از آن توسط بخش حاکمیتی در راستای ایجاد بندر (HUB & SPOK).
- اعمال نظام تعرفه ترجیحی و آزادی عمل بخش خصوصی در این زمینه.
- اصلاح قوانین و مقررات مالی و عملیاتی برای حمایت از ترانشیپ و ترانزیت.
- هماهنگ‌سازی ارگان‌های مرتبط با بندر نظیر گمرک، راه‌آهن، نیروی انتظامی و ...
- ایجاد تسهیلات بیشتر برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و ترغیب این بخش برای حضور در بندر

۷- منابع

[1] پیرس و رایبسون، برنامه ریزی و مدیریت استراتژیک، ترجمه خلیلی شورینی، سهراب، تهران، انتشارات یادواره کتاب، ۱۳۸۳.

[2] ساسکیا، بازاریابی در بنادر، مترجمین، حمید حمیدی، ثریا قیصری، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۳.

[3] صادقی فر، محسن، مروری بر فرصت‌ها و تهدیدهای ترانزیتی در بنادر ایران، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۲۶، ۱۳۸۱.

[4] ESCAP, Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers, United Nations, New York, 2005.

[5] ESCAP, Logistics Sector Developments, United Nations, New York, 2007.

[6] World Bank, Port Reform Toolkit, World Bank: Washington DC, 2001.

[7] <http://supply-chain-management.persianblog.ir>.