



روزنامه دریایی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

نوراله بیرانوند در مقاله‌ای به «روز نامه سر آمد» تشریح کرد:

اهمیت بنادر خشک وتأثیر آن بر زنجیره لجستیک

گروه لجستیک-نوراله بیرانوند - در دنیای پرشتاب تجارت بین‌المللی و رقابت اقتصادی، زنجیره‌های تأمین و شبکه‌های لجستیکی نقش اساسی در رشد پایدار کشورها ایفا می‌کنند. یکی از مؤلفه‌های کمتر دیده‌شده اما بسیار حیاتی در این زنجیره، بنادر خشک (Dry Ports) هستند که با هدف تسهیل، تسریع و تمرکززدایی از عملیات بندری، به‌عنوان مکمل بنادر دریایی در نواحی داخلی کشورها ایجاد می‌شوند.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، نوراله بیرانوند، معاون تأمین سرمایه و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در مقاله‌ای اختصاصی برای این روزنامه به بیان ویژگی‌ها، اهمیت و جایگاه بنادر خشک در توسعه تجارت کشور و همچنین تأثیر آن بر زنجیره لجستیک پرداخته است. این مقاله را در ادامه می‌خوانید:

مقدمه

با افزایش بار ترافیکی در بنادر دریایی، محدودیت‌های فضا، تأخیر در عملیات تخلیه و بارگیری و فشارهای زیست‌محیطی و شهری، نیاز به ایجاد نقاط پشتیبانی لجستیکی در فاصله‌ای مناسب از بنادر اصلی و در مجاورت مراکز مصرف یا تولید، بیش از پیش احساس می‌شود. بنادر خشک، به‌عنوان گره‌هایی از حمل‌ونقل چندوجهی، نه‌تنها امکان انجام عملیات گمرکی، ترخیص کالا، انبارداری و انتقال بین شیوه‌های حمل‌ونقل را فراهم می‌سازند، بلکه با کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان ماندگاری کالا در مبادی ورودی، به افزایش بهره‌وری کل زنجیره تأمین کمک شایانی می‌کنند.

در بسیاری از کشورها، بنادر خشک نقش فراتر از یک پایانه ساده دارند؛ آن‌ها به مراکز لجستیکی پیشرفته تبدیل شده‌اند که نقش مهمی در توسعه صادرات، ارتقای ترانزیت منطقه‌ای و حتی جذب سرمایه‌گذاری‌های صنعتی ایفا می‌کنند. در ایران نیز با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی کشور در کریدورهای بین‌المللی و رشد تقاضا برای حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، توسعه بنادر خشک می‌تواند عاملی کلیدی در تحول لجستیکی و تجاری کشور باشد.

در دنیای امروز که رقابت در حوزه تجارت جهانی مبتنی بر کارایی زنجیره‌های تأمین و سرعت و اکتش به بازارهاست، بنادر خشک به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های کلیدی در زیرساخت لجستیکی کشورها شناخته می‌شوند. این بنادر می‌توانند نقش مکمل بنادر دریایی را ایفا کرده و از طریق کاهش تراکم، بهبود توزیع کالا، افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل و تسهیل ترانزیت بین‌المللی، موجب ارتقای جایگاه اقتصادی کشور شوند.

در ایران نیز با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی کشور در کریدورهای بین‌المللی و رشد تقاضا برای حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، شبکه ریلی گسترده و ظرفیت‌های ترانزیتی متعدد، توسعه بنادر خشک نه‌تنها یک ضرورت، بلکه عاملی کلیدی در تحول لجستیکی و تجاری کشور و فرصتی استراتژیک برای دستیابی به اهداف مهم زیر هستند:
- رشد صادرات غیرنفتی - افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی - کاهش ناترازی انرژی - ایجاد اشتغال پایدار - تقویت اقتصاد مناطق داخلی - افزایش در آمد ارزی پایدار حاصل از ترانزیت - و ارتقای نقش منطقه‌ای در شبکه‌های حمل‌ونقل جهانی - این مقاله تلاش دارد ضمن تبیین مفهوم و کارکرد بنادر خشک، نقش و تأثیر آن‌ها را در بهینه‌سازی زنجیره تأمین، توسعه اقتصادی، تسهیل تجارت و ترانزیت منطقه‌ای مورد بررسی قرار دهد.

۱.تعریف ومفهوم بندر خشک

بندر خشک، مفهومی نسبتاً نو در ادبیات حمل و نقل و لجستیک است که به‌عنوان پایانه‌ای داخلی در مناطق غیر ساحلی تعریف می‌شود که با بنادر دریایی در ارتباط مستقیم بوده و بسیاری از وظایف و خدمات بندری را در خارج از محیط بندر اصلی انجام می‌دهد. این بنادر معمولاً در نزدیکی مراکز صنعتی، تولیدی یا مصرفی قرار دارند و هدف آن‌ها تمرکززدایی از بنادر ساحلی، کاهش تراکم ترافیکی، بهینه‌سازی فرآیندهای گمرکی و بهبود زمان و هزینه حمل‌ونقل است. براساس تعریف UNESCAP و UIC، بندر خشک یک مرکز لجستیکی داخلی است که مستقیماً با یک یا چند بندر دریایی از طریق حمل‌ونقل ریلی یا جاده‌ای در ارتباط بوده و خدمات گمرکی، انبارداری، بارگیری و تخلیه و حمل‌ونقل چندوجهی را در خارج از بندر دریایی فراهم می‌کند.

ویژگی های کلیدی بندر خشک:

- ارتباط حمل‌ونقلی مؤثر با بنادر دریایی معمولاً از طریق شبکه ریلی یا جاده‌ای- امکان انجام عملیات گمرکی به‌صورت کامل یا جزئی - انبارداری و توزیع کالا در سطح ملی یا منطقه‌ای - تسهیل حمل‌ونقل چندوجهی (ریلی، جاده‌ای و گاهی هوایی) - خدمات ارزش افزوده لجستیکی مانند بسته‌بندی، برچسب‌گذاری، فرآوری اولیه کالا و...

تفاوت بندر خشک با مراکز لجستیکی و مناطق آزاد:

منطقه آزاد	مرکز لجستیکی	بندر خشک	معیار
عموماً در مرزها یا بنادر	درون یا نزدیکی مراکز مصرف	داخلی، غیر ساحلی	مکان‌یابی
بله (معافیت یا تسهیل‌شده)	لر و نامدارد	بله (کامل یا جزئی)	خدمات گمرکی
جذب سرمایه‌گذاری خارجی	تسهیل توزیع داخلی	پشتیبانی بندر دریایی	وظیفه اصلی
ممکن است داشته باشد	گاه‌گاه	مستقیم و رسمی	ارتباط با بنادر دریایی

بنابراین، بنادر خشک نه‌تنها یک تأسیسات حمل‌ونقلی است، بلکه مرکز برای تجمع، تکنیک، ترخیص و توزیع کالاهاست که نقش حیاتی در زنجیره تأمین مدرن دارد و در کاهش فشار بر بنادر اصلی نقش آفرینی می‌کند.

۲.ضرورت ایجاد بندر خشک در سیستم لجستیک کشور

با رشد فزاینده تجارت بین‌المللی، واردات و صادرات کالا و افزایش رقابت در عرصه حمل‌ونقل جهانی، کشورها نیازمند توسعه ظرفیت‌های پشتیبانی لجستیکی فراتر از بنادر ساحلی شده‌اند. بنادر خشک در این میان، به‌عنوان راهکاری مؤثر برای پاسخگویی به چالش‌های عملیاتی، اقتصادی و زیست‌محیطی بنادر اصلی، جایگاه ویژه‌ای در برنامه‌ریزی زیرساختی کشورها یافته‌اند.

دلایل اصلی ضرورت ایجاد بنادر خشک در ایران:

- تراکم** در بنادر دریایی و لزوم کاهش فشار عملیاتی بنادر دریایی ایران، خصوصاً بندر شهیدرجایی و بنادر شمالی، با حجم بالایی از کالا مواجه هستند که منجر به تأخیر در تخلیه و بارگیری، کمبود فضا و افزایش هزینه‌های توقف کشتی‌ها می‌شود. انتقال بخشی از فرآیندها مانند ترخیص و انبارداری به بنادر خشک می‌تواند این فشار را به‌طور مؤثر کاهش دهد.
- تسهیل دسترسی** به بازارهای داخلی و مناطق مصرف اکثر بنادر ساحلی فاصله زیادی از مراکز صنعتی و مصرفی کشور دارند. استقرار بنادر خشک در مناطقی مانند تهران، اراک، اصفهان یا مشهد، زمان و هزینه حمل‌ونقل داخلی را کاهش داده و سرعت توزیع کالا در زنجیره داخلی را افزایش می‌دهد.
- بهبود عملکرد حمل‌ونقل** چندوجهی با استقرار بنادر خشک در نقاطی که به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای متصل هستند، می‌توان هماهنگی بهتری بین حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی ایجاد کرد. این امر موجب افزایش بهره‌وری ناوگان، کاهش مصرف سوخت و کاهش تصادفات جاده‌ای می‌شود.
- تمرکززدایی** از تشریفات گمرکی و افزایش شفافیت بنادر خشک می‌توانند به‌عنوان ایستگاه‌های گمرکی عمل کرده و عملیات ترخیص را در فضایی کم‌تنش‌تر، سریع‌تر و شفاف‌تر انجام دهند. این مسئله علاوه‌بر کاهش فساد اداری، فرصت بهتری برای نظارت و کنترل دقیق کالاها فراهم می‌کند.
- پاسخ به نیازهای توسعه ترانزیت** بین‌المللی با قرارگیری ایران در مسیر کریدورهای مهم نظیر شمال-جنوب (INSTC) و شرق-غرب، بنادر خشک می‌توانند نقشی مؤثر در تقویت زنجیره ترانزیت بین‌المللی ایفا کنند. اتصال بنادر خشک به مرزهای ترانزیتی کشور مانند سرخس، اینچه‌برون یا بازرگان، ایران را به هاب منطقه‌ای ترانزیت تبدیل خواهد کرد.
- کمک به توسعه پایدار شهری** و کاهش آلودگی بنادر ساحلی با انتقال حجم عظیمی از بار و خودروهای سنگین از بنادر دریایی به بنادر خشک، می‌توان ترافیک و آلودگی محیط‌زیستی شهرهای بندری را کاهش داده و تعادل محیطی در این مناطق را حفظ کرد.

در مجموع، توسعه بنادر خشک نه‌تنها یک پاسخ به مشکلات لجستیکی موجود است، بلکه پیش‌نیازی حیاتی برای توسعه پایدار، رقابت‌پذیری اقتصادی و ارتقای موقعیت ژئوپلیتیکی کشور در منطقه نیز به‌شمار می‌رود.

۳.تأثیر بنادر خشک بر زنجیره تأمین ولجستیک

در یک زنجیره تأمین کارآمد، سه مؤلفه اساسی شامل سرعت، هزینه و قابلیت اطمینان وجود دارد که باید به‌طور متوازن تأمین شود. بنادر خشک، به‌عنوان عناصر مکمل شبکه حمل‌ونقل، نقش بسیار مؤثری در ارتقای این سه عامل دارند. با ایفای نقش به‌عنوان مراکز ترانزیتی، گمرکی، انبارداری و لجستیکی در مناطق داخلی کشور، بنادر خشک نه‌تنها فرآیند حمل‌ونقل را بهینه می‌کنند، بلکه تأثیرات قابل توجهی بر تمام سطوح زنجیره تأمین از مبدأ تا مقصد دارند.

۱. تسهیل عملیات گمرکی و کاهش زمان ترخیص

یکی از گلوگاه‌های اصلی در زنجیره تأمین، زمان‌بر بودن فرآیند گمرکی در بنادر دریایی است. بنادر خشک با انجام بخشی یا تمام تشریفات گمرکی، امکان ترخیص کالا را از مناطق پرترافیک به محیط‌های کم‌فشار منتقل کرده و باعث کاهش زمان ماندگاری کالا در مبادی ورودی می‌شوند. این امر به‌طور مستقیم به افزایش چابکی زنجیره تأمین می‌انجامد.

۲. کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و نگهداری

از آنجا که بنادر خشک معمولاً در نزدیکی مراکز تولید یا مصرف مستقر می‌شوند، امکان کاهش چشمگیر هزینه حمل‌جاده‌ای

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

چاپ: کارگر

توزیع: کار و کارگر

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۳۷

تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱- ۸۶- ۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۹۹۶

و زمان سفر فراهم می‌شود. همچنین با تجمع و تکنیک محموله‌ها در بنادر خشک، بهره‌وری بارگیری افزایش یافته و از حرکت ناوگان با ظرفیت خالی جلوگیری می‌شود.

۳. تسهیل حمل‌ونقل چندوجهی و یکپارچه‌سازی شبکه‌های حمل بنادر خشک به‌عنوان گره‌های حمل‌ونقل چندوجهی (ریلی-جاده‌ای)، باعث اتصال بهتر بنادر دریایی با شبکه داخلی کشور می‌شوند. این بنادر با فراهم کردن زیرساخت لازم برای جابه‌جایی مؤثر بار بین مدهای مختلف حمل، موجب تسهیل جریان کالا، کاهش بار ترافیکی جاده‌ها و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی می‌شوند.

۴. بهبود قابلیت ردیابی و کنترل کالاها

در بنادر خشک، با استفاده از سامانه‌های نوین اطلاعاتی، امکان کنترل، ردیابی و مدیریت موجودی‌ها فراهم می‌شود. این ویژگی برای شرکت‌ها و سازمان‌هایی که به زنجیره‌های تأمین پاسخگو و شفاف نیاز دارند، مزیتی کلیدی به‌شمار می‌رود.

۵. ارتقای ظرفیت ذخیره‌سازی و خدمات ارزش افزوده

بنادر خشک علاوه‌بر فضای کافی برای انبارداری، ظرفیت ارائه خدمات تکمیلی مانند بسته‌بندی، فرآوری اولیه، برچسب‌گذاری و آماده‌سازی برای صادرات مجدد را نیز دارند. این خدمات به تقویت حلقه‌های پایانی زنجیره ارزش و افزایش رقابت‌پذیری صنایع داخلی کمک می‌کنند.

۶. کاهش ریسک‌پذیری در زنجیره تأمین با تنوع‌بخشی به گلوگاه‌های ورود و خروج کالا از طریق بنادر خشک، وابستگی به بنادر اصلی کاهش یافته و در شرایط بحرانی (نظیر بحران‌های بندری، اعتصابات، یا تحریم‌ها) زنجیره تأمین کشور دچار اختلال کامل نمی‌شود. این موضوع نقش مهمی در افزایش تاب‌آوری زنجیره تأمین ملی دارد.

در نتیجه، بنادر خشک نه‌تنها به‌عنوان یک نقطه عملیاتی در جابه‌جایی کالا عمل می‌کنند، بلکه عنصر استراتژیک در معماری نوین زنجیره تأمین و توسعه لجستیکی کشور هستند که می‌توانند بهره‌وری کل سیستم اقتصادی را به‌طور چشمگیری ارتقا دهند.

۴.نقش بنادر خشک در توسعه اقتصادی و ترانزیت

بنادر خشک، فراتر از نقش عملیاتی خود در زنجیره تأمین، به‌عنوان محرک‌های رشد اقتصادی و توسعه منطقه‌ای شناخته می‌شوند. این زیرساخت‌های استراتژیک، به‌ویژه در کشورهای دارای وسعت جغرافیایی و موقعیت ترانزیتی مانند ایران، می‌توانند نقش کلیدی در توسعه پایدار، رونق صادرات، تقویت ترانزیت و ارتقای مزیت‌های رقابتی ملی ایفا کنند.

۱. تسهیل ترانزیت بین‌المللی و تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی کشور با توجه به موقعیت ایران در کریدورهای حمل‌ونقلی بین‌المللی مانند کریدور شمال-جنوب (INSTC)، کریدور شرق-غرب و اتصال به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه، افغانستان و پاکستان، توسعه بنادر خشک می‌تواند زیرساخت پشتیبان مؤثر برای افزایش ترانزیت کالا فراهم آورد. این بنادر با استقرار در نزدیکی مرزهای زمینی یا مسیرهای ریلی استراتژیک، می‌توانند به‌عنوان پایانه‌های لجستیکی برای تجارت منطقه‌ای عمل کنند.

۲. جذب سرمایه‌گذاری و رونق اقتصادی مناطق داخلی ایجاد بنادر خشک در مناطق کمتر توسعه‌یافته، موجب افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری صنعتی، تولیدی و خدماتی در آن مناطق می‌شود. این بنادر، علاوه‌بر خدمات حمل‌ونقل، معمولاً هسته‌هایی برای شکل‌گیری شهرک‌های صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی و حوزه‌های تولیدی به‌شمار می‌روند. چنین زیرساخت‌هایی با جذب کسب و کارهای لجستیکی، اشتغالزایی پایدار ایجاد کرده و به کاهش تمرکزگرایی اقتصادی کمک می‌کنند.
۳. کاهش هزینه‌های مبادله و تقویت صادرات غیرنفتی با کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش سرعت انتقال کالا و ارائه خدمات ارزش‌افزوده در محل، بنادر خشک می‌توانند قیمت تمام‌شده محصولات صادراتی را کاهش دهند. این موضوع برای صنایع کوچک و متوسط (SMEs) که با چالش هزینه‌های لجستیکی مواجه‌اند، فرصتی برای ورود به بازارهای جهانی و توسعه صادرات غیرنفتی فراهم می‌آورد.
۴. تسریع در توسعه حمل‌ونقل ریلی و تقویت لجستیک سبز بنادر خشک با به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور وصل هستند یا در آینده متصل می‌شوند. این اتصال، همگام با اهداف کلان در زمینه کاهش مصرف سوخت، کاهش ترافیک جاده‌ای و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی، مسیر تحقق لجستیک پایدار و سبز را هموار می‌کند. از این منظر، توسعه بنادر خشک نه‌تنها اقتصادی، بلکه زیست‌محیطی و اجتماعی نیز هست.

۵. افزایش تاب‌آوری اقتصادی در شرایط بحران

با مواجهه با اختلالات ناشی از بحران‌های طبیعی، مشکلات بندری یا تحریم‌های خارجی، وجود بنادر خشک در مناطق داخلی می‌تواند به پایداری جریان کالا و تداوم زنجیره تأمین کمک کند. همچنین در شرایط اضطراری، این بنادر می‌توانند نقش ذخایر لجستیکی و توزیع کالاها را ایفا کنند.

در مجموع، بنادر خشک را می‌توان ابزارهای استراتژیک برای تحقق توسعه متوازن، افزایش بهره‌وری اقتصادی و ارتقای جایگاه ایران در شبکه ترانزیت جهانی دانست؛ مشروط بر آنکه توسعه آن‌ها بر مبنای آمایش سرزمینی، مطالعات بازار و یکپارچه‌سازی با برنامه‌های کلان حمل‌ونقل ملی صورت گیرد.

۵.نگاهی به تجارب بین‌المللی و کشور ایران

اکثر کشورهای توسعه‌یافته یا در حال توسعه از جمله چین، هند، برزیل، آلمان، کانادا، هلند و قزاقستان در این زمینه تجارب موفق داشته‌اند. از بنادر خشک به‌عنوان یکی از اجزای حیاتی سیستم‌های لجستیکی خود استفاده می‌کنند. در اینجا به تجربه موفق کشور قزاقستان در توسعه بندر خشک خورغوس اشاره می‌شود:

قزاقستان با برنامه‌ریزی استراتژیک، سرمایه‌گذاری گسترده، همکاری بین‌المللی و استفاده هوشمندانه از موقعیت جغرافیایی خود، توانسته با اجرای پروژه بندر خشک خورغوس یکی می‌م نمونه‌های توسعه بنادر خشک در جهان را ارائه دهد. این بندر نه‌تنها برای قزاقستان، بلکه برای تجارت جهانی، به‌ویژه در مسیرهای چین-اروپا، اهمیت راهبردی دارد که می‌تواند الگویی عملی برای ایران در راستای توسعه بنادر خشک، ترانزیت منطقه‌ای و بهره‌برداری از موقعیت ژئوپلیتیکی‌اش باشد.

مهم‌ترین ویژگی‌های بندر خشک خورغوس:

- نقش کلیدی در کریدور چین-اروپا
- خورغوس یکی از مهم‌ترین ایستگاه‌های انتقال کالا در مسیر قطارهای باری چین-اروپاست.
- کالاهایی که از چین به اروپا ارسال می‌شوند، در خورغوس بارگیری مجدد (transshipment) می‌شوند، زیرا عرض خطوط ریلی چین با خطوط ریلی کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (CIS) متفاوت است.
- ۲- زیرساخت مدرن و گسترده
- مساحت بسیار بزرگ؛ بیش از ۶۰۰ هکتار منطقه لجستیکی.
- امکانات پیشرفته مانند ترمینال‌های کانتریتی، انبارهای خودکار، پایانه‌های ریلی و جاده‌ای و مناطق آزاد تجاری.
- اتصال به راه‌آهن و جاده
- اتصال مستقیم به شبکه ریلی چین و قزاقستان و سپس به روسیه، بلاروس و اروپا.

همچنین مسیر جاده‌ای مناسبی برای حمل بار در سطح منطقه‌ای دارد.

۴- نقش در ترانزیت جهانی
با کاهش زمان ترانزیت چین به اروپا ۴۰ روز (درای دریایی) به ۱۲-۱۵ روز (راه ریلی)، خورغوس نقش حیاتی در کاهش هزینه و زمان تجارت ایفا می‌کند.

بیش از ۲۰۰،۰۰۰ کانتنر استاندارد (TEU) در سال از این بندر خشک عبور می‌کند.

- مشارکت بین‌المللی و سرمایه‌گذاری
- همکاری گسترده با شرکت‌های چینی، اروپایی و قزاقی.
- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از سوی شرکت‌هایی مانند DP World و COSCO Lianyungang Port Group.
- منطقه آزاد تجاری (Free Trade Zone)
- افراد و شرکت‌ها از معافیت‌های مالیاتی و گمرکی بهره‌بردارند.
- اتحاد تجارت مستقیم بین شرکت‌های چینی و قزاقی بدون پرداخت عوارض گمرکی.

تجربه ایران

ایران در سال‌های اخیر توجه زیادی به توسعه بنادر خشک (Dry Ports) و ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود به‌ویژه در راستای تسهیل تجارت داخلی و بین‌المللی داشته است. از مهم‌ترین اقدامات در این زمینه می‌توان به تصویب قوانین مرتبط (که در ادامه مورد اشاره قرار می‌گیرد)، تصویب نقشه جامع مراکز لجستیک و تعیین دستگاه‌های متولی مدیریت توسعه و بهره‌برداری از مراکز لجستیک (شرکت راه‌آهن، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سازمان بنادر و دریانوردی) به‌عنوان مراکز لجستیک کشور اشاره کرد که زمینه را برای توسعه این مراکز با مشارکت بخش خصوصی فراهم کرده است. بااین‌حال، اگرچه طی سال‌های اخیر در بعضی از مراکز لجستیک به‌ویژه بندر خشک آپرین تهران و بندر خشک پیشگامان یزد سرمایه‌گذاری نسبتاً خوبی انجام شده است، لکن هنوز هیچ‌ک از بنادر خشک کشور به‌طورکامل به بهره‌برداری نرسیده است. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰) و قانون موافقت‌نامه بین‌دولتی بنادر خشک (مصوب ۱۳۹۴/۱۲/۲۰) به‌طور خاص بر اهمیت و الزامات قانونی برای توسعه بنادر خشک، تسهیل تجارت و گسترش حمل‌ونقل ترکیبی در ایران تأکید دارد. در اینجا به‌طور مختصر به مفاد این دو قانون پرداخته می‌شود:

۱- قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور - بند چ ماده ۳۰

براساس این بند از قانون، دولت ایران مجاز است از ایجاد پارک‌های پشتیبانی لجستیکی، احداث پایانه‌ها و شهرک‌های

پست الکترونیک: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی:تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۵۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



حمل‌ونقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت کند. این بند اهداف زیر را دنبال می‌کند:

تسهیل تجارت و رقابت‌پذیر کردن فعالیت‌های حمل‌ونقل از طریق بهره‌برداری از مزیت‌های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات ترابری و خدماتی و بین‌المللی.

حمایت از بخش خصوصی و تعاونی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل مانند بنادر خشک و پایانه‌های کانتریتی.

طرح مکان‌یابی پایانه‌های کانتریتی و حمل‌ونقل ترکیبی در شبکه‌های اصلی ترانزیتی کشور برای ارتقای کارایی در جابه‌جایی کالاها از طریق خطوط ریلی، جاده‌ای و دریایی.

افزایش مسالانه ۱۰ درصد حجم عبور ترانزیت خارجی کالا که هدف آن ارتقای موقعیت ایران به‌عنوان یک هاب ترانزیتی منطقه‌ای است.

این اقدامات به‌ویژه در راستای بهبود عملکرد بنادر خشک به‌عنوان یک بخش کلیدی در تسهیل ترانزیت کالا و تجارت بین‌المللی اهمیت دارند.

۲- قانون موافقت‌نامه بین‌دولتی بنادر خشک

این قانون به‌ویژه بر تعهد ایران برای توسعه بنادر خشک با استانداردهای بین‌المللی تأکید دارد. ایران براساس این قانون، موظف است به توسعه بنادر خشک با استانداردهای مورد قبول سازمان ESCAP (کمسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل) بپردازد. این اقدامات در راستای تقویت حمل‌ونقل ترکیبی و ترانزیت کالا در آسیا و اقیانوسیه است و به‌ویژه بر توسعه بنادر خشک با اهمیت بین‌المللی در ایران تأکید دارد.

این موافقت‌نامه به‌ویژه در راستای تسهیل ترانزیت و اتصال ایران به شبکه‌های حمل‌ونقل جهانی و کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای اهمیت دارد. با توسعه بنادر خشک، ایران می‌تواند نقش مهمی در کاهش هزینه‌ها، بهبود کارایی و تسهیل جابه‌جایی کالاها ایفا کند.

دسته‌بندی مراکز لجستیک در ایران

براساس مصوبه ستاد مراکز لجستیک کشور، مراکز لجستیک در ۴سطح به شرح زیر دسته‌بندی می‌شوند:

۱-مرکز لجستیک: مرکز لجستیک که بالاترین سطح عملکردی به‌خصوص در حیطه بین‌المللی (صادرات، واردات، ترانزیت و صادرات مجدد) را دارد، به‌عنوان دروازه اصلی کشور فعالیت می‌کند و با دارا بودن منطقه آزاد و منطقه ویژه اقتصادی و دسترسی به حداقل کشتیوه حمل‌ونقلی نقش اساسی در حمل‌ونقل و تجارت دارد.

۲-دهکده لجستیک: مرکز لجستیک با ظرفیت و سطح عملکردی بالا دارای حیطه فعالیت و گستره غالباً بین‌المللی (صادرات، واردات، ترانزیت و صادرات مجدد) دارای منطقه محصور گمرکی و دسترسی بر ظرفیت ریلی و جاده‌ای جهت ترکیب، توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری، خدمات ارزش‌افزوده، بازرسی‌های قانونی مربوط به جابه‌جایی کالا و انجام تشریفات و کنترل‌های مرتبط گمرکی فعالیت می‌نماید.

۳-پارک لجستیک عمومی: مرکز لجستیک دارای حیطه فعالیت و گستره کشوری، دارای پایانه چندوجهی که به انواع مختلف گروه‌های کالایی، خدمات لجستیک شامل ترکیب، توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری و خدمات ارزش‌افزوده ارائه می‌نماید.

۴-پارک لجستیک تخصصی: مرکز لجستیک با تمرکز بر فعالیت گروه خاص در حوزه توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری و دیگر خدمات ارزش‌افزوده گروه کالایی فعالیت می‌نماید.

۶.چالش‌های پیش‌روی توسعه بنادر خشک

اگرچه بنادر خشک به‌عنوان بخش ضروری از زنجیره لجستیک ملی و بین‌المللی شناخته می‌شوند، اما توسعه و بهره‌برداری مؤثر از این بنادر با چالش‌های متعددی مواجه است که بدون برنامه‌ریزی دقیق و هماهنگی نهادی، نمی‌توان به کارکردهای واقعی آن‌ها دست یافت.

در ادامه به مهم‌ترین چالش‌های توسعه بنادر خشک (به‌ویژه در کشورهایی مانند ایران) پرداخته می‌شود:

- فقدان نظام برنامه‌ریزی یکپارچه و آمایش سرزمینی
- یکی از چالش‌های اصلی، نبود نقشه ملی توسعه بنادر خشک مبتنی بر ظرفیت‌های منطقه‌ای، شبکه حمل‌ونقل و پتانسیل‌های تجاری و صنعتی است. در غیاب چنین برنامه‌ای، توسعه بنادر خشک ممکن است غیراقتصادی، پراکنده یا موازی با عملکرد بنادر موجود باشد و منجر به اتلاف منابع نیز شود.
- ضعف در زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای
- موقعیت یک بندر خشک، وابسته به اتصال مؤثر و پایدار به شبکه ریلی و جاده‌ای است، اما در بسیاری از مناطق یا زیرساخت‌ها فرسوده‌اند، یا اتصال مستقیم به ریل وجود ندارد. این مسئله موجب کاهش بهره‌وری، افزایش هزینه‌ها و ناکارآمدی عملکرد بندر خشک می‌شود.
- نبود هماهنگی نهادی و مقررات شفاف
- بنادر خشک درگیر معامل نهادی متعدد از جمله گمرک، راه‌آهن، سازمان حمل‌ونقل، وزارت اقتصاد، شهرداری‌ها و غیره هستند. فقدان هماهنگی مقرراتی، تداخل در اختیارات و نبود مدیریت یکپارچه موجب کندی تصمیم‌گیری و نارضایتی فعالان بخش خصوصی می‌شود.
- کمبود مشوق‌های اقتصادی برای جذب سرمایه‌گذار
- سرمایه‌گذاری در بنادر خشک نیازمند سرمایه‌گذاری بلندمدت و زیرساختی است. نبود مشوق‌های اقتصادی کافی مانند معافیت‌های مالیاتی، تضمین دسترسی پایدار به بار، یا مشارکت دولت در تأمین زمین و زیرساخت‌ها، ریسک سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد و مانع ورود بخش خصوصی می‌شود.
- عدم بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و سیستم‌های هوشمند لجستیکی
- بسیاری از بنادر خشک فاقد سامانه‌های مدیریت هوشمند کالا، رهگیری دیجیتال، پنجره واحد گمرکی و ابزارهای اطلاعاتی بروز هستند. این موضوع موجب کندی فرایندها، نارضایتی مشتریان و کاهش شفافیت و رقابت‌پذیری بنادر خشک می‌شود.
- رقابت ناسالم با بنادر دریایی یا مراکز لجستیکی دیگر
- در برخی موارد، بنادر خشک به جای مکمل بودن، در رقابت مستقیم با بنادر دریایی یا مناطق آزاد قرار می‌گیرند. این رقابت ناسالم، به‌ویژه در شرایط نبود سیاست‌گذاری روشن، موجب اختلال در عملکرد کل زنجیره لجستیک ملی می‌شود.
- ضعف در بازاربازی و جذب تقاضا

برای مقابله یک بندر خشک، باید شرایط، باید شرایط مناسب برای آن تعریف و جذب شود. در موارد زیادی، به‌دلیل نبود مطالعات بازار و تحلیل دقیق تقاضا، بنادر خشک پس از احداث، بسا کمبود بار و غیرفعال‌شدن تدریجی مواجه می‌شوند.

جمع‌بندی:

توسعه موفق بنادر خشک، نیازمند رویکردی همه‌جانبه، متوازن و مبتنی بر شواهد است. رفع چالش‌های مذکور نیاز به سیاست‌گذاری منسجم، حمایت دولتی هدفمند، جذب بخش خصوصی و یکپارچه‌سازی زیرساخت‌ها و مقررات دارد.

۷-پیشنادهای اجرایی برای توسعه مؤثر بنادر خشک در ایران:

تدوین نقشه راه ملی بنادر خشک با در نظر گرفتن اصول آمایش سرزمینی، مسیرهای تجاری، پتانسیل‌های تولید و مصرف و کریدورهای ترانزیتی.
۱-ایجاد مشوق‌های هدفمند برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از جمله واگذاری زمین، معافیت‌های مالیاتی، مشارکت در تأمین زیرساخت، و تضمین بار پایه.
توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی (ریلی-جاده‌ای) بسا اولویت اتصال مستقیم بنادر خشک به شبکه ریلی و امکان استفاده از قطارهای باری یکسر.
۲-ارتقای فناوری‌های اطلاعاتی و سامانه‌های هوشمند لجستیکی برای تسهیل ردیابی، مدیریت موجودی، گمرک الکترونیک و پنجره واحد.
۳-ایجاد نهاد یا سازمان مستقل برای مدیریت بنادر خشک با هدف هماهنگی بین‌نهادی، سیاست‌گذاری تخصصی و نظارت بر عملکرد.
۴-همکاری با بخش خصوصی و انجمن‌های صنفی حمل‌ونقل و لجستیک در طراحی، بهره‌برداری و ارائه خدمات ارزش‌افزوده در بنادر خشک.
تقویت ارتباط با بنادر دریایی و یکپارچه‌سازی عملیات حمل‌ونقل از طریق قراردادهای لجستیکی یکپارچه و توسعه حمل‌ونقل درب به درب (Door-to-Door).

سخن پایانی:

بنادر خشک، فرصتی بی‌بدیل برای تحول در نظام حمل‌ونقل و لجستیک ایران هستند. بهره‌گیری بهینه از این فرصت، نیازمند عزم ملی، سرمایه‌گذاری هوشمندانه و تدوین سیاست‌های یکپارچه و آینده‌نگار است. در سایه چنین نگاهی، می‌توان به ارتقای موقعیت ایران در زنجیره تأمین منطقه‌ای و جهانی امیدوار بود.