سرآمد اقتصاد

دوشنبه- ۱۸ آبان ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۳۱

عضو هیئت علمی پژوهشکده تحقیقات راهبردی نوشت؛

قدرت ترانزیتی ایران باید به «ایجاد زنجیره ارزش در اقتصاد» منجر شود

از عبور کالا تا خلق ارزش افزوده و نفوذ منطقه‌ای



گروه تحلیل -لیلا رحمتی‌پور، عضو هیئت علمی پژوهشکده تحقیقات راهبردی -ایران برای تبدیل‌شدن به یکی از کانون‌های مهم ترانزیت منطقه‌ای، به چیزی بیش از موقعیت جغرافیایی مناسب و برخورداری از بنادر متعدد نیاز دارد. قدرت ترانزیتی زمانی شکل می‌گیرد که کشور بتواند کالا را با هزینه رقابتی، زمان قابل پیش‌بینی و خدمات قابل اتکا جابه‌جا کند و بخش مهمی از ارزش افزوده این فرایند را در اقتصاد داخلی نگه دارد. بر این اساس، توسعه دریامحور باید از منطق «عبور کالا از قلمرو ایران» به منطق «ایجاد زنجیره ارزش در اقتصاد ایران» حرکت کند. چنین تحولی می‌تواند ضمن افزایش درآمد و اشتغال، پیوندهای اقتصادی کشور با همسایگان را تقویت کند و ظرفیت چانه‌زنی اقتصادی و منطقه‌ای آن را افزایش دهد.

۱. موقعیت جغرافیایی شرطی لازم اما ناکافی برای تبدیل‌شدن به قدرت ترانزیتی

یکی از مزیت‌های بالقوه ایران، قرارگرفتن در محل اتصال چند حوزه جغرافیایی و اقتصادی است. دسترسی به آب‌های جنوبی، مجاورت با بازارهای منطقه‌ای و امکان ارتباط زمینی و دریایی با بخش‌هایی از آسیای مرکزی، قفقاز، شبه‌قاره هند و خاورمیانه، زمینه‌ای برای توسعه خدمات ترانزیتی فراهم می‌کند. بااین‌حال، میان برخورداری از موقعیت مناسب و تبدیل‌شدن به یک مرکز مهم ترانزیتی فاصله‌ای وجود دارد که تنها با سرمایه‌گذاری هدفمند، اصلاح نهادی و ارتقای کیفیت خدمات قابل پیمودن است. کشورهای فعال در تجارت بین‌المللی صرفا به دنبال کوتاه‌ترین مسیر جغرافیایی نیستند؛ آن‌ها مجموعه‌ای از عواملی همچون هزینه نهایی جابه‌جایی، زمان تحویل، قابلیت اطمینان، کیفیت خدمات گمرکی، دسترسی به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای و میزان ریسک‌های حقوقی و عملیاتی را در انتخاب مسیر حمل‌ونقل در نظر می‌گیرند. بنابراین، حتی یک مسیر کوتاه‌تر نیز اگر با تاخیرهای مکرر، هزینه‌های پیش‌بینی‌ناپذیر یا دشواری‌های اداری همراه باشد، ممکن است مزیت رقابتی خود را از دست بدهد. بند هشتم سیاست‌های کلی توسعه دریامحور بر افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت از طریق ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی تاکید می‌کند. این سیاست نشان می‌دهد که توسعه ترانزیت باید نه به‌عنوان فعالیتی مستقل، بلکه در قالب شبکه‌ای متصل از بنادر، راه‌آهن، جاده‌ها، مراکز لجستیکی و خدمات تجاری دنبال شود.

۲. مسئله اصلی؛ تفاوت درآمد ترانزیتی با ارزش‌آفرینی ترانزیتی

در تحلیل اقتصاد ترانزیت، باید میان درآمد حاصل از عبور کالا و ارزش افزوده‌ای که در داخل کشور ایجاد می‌شود، تمایز قائل شد. اگر کالا صرفا از یک بندر وارد و از طریق شبکه حمل‌ونقل به مقصد دیگری منتقل شود، بخشی از درآمد حاصل به خدمات حمل‌ونقل و عوارض مربوط اختصاص می‌یابد اما اگر در کنار این فرایند، خدمات انبارداری، بسته‌بندی، فرآوری، مونتاژ، تعمیرات، توزیع، بیمه و تامین مالی نیز در داخل کشور ارائه شود، دامنه ارزش‌آفرینی افزایش خواهد یافت. این تمایز برای ایران اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا هدف راهبردی نباید صرفا افزایش حجم کالاهای عبوری باشد، بلکه باید افزایش سهم اقتصاد داخلی از منافع این جریان‌ها را نیز دربر گیرد. ترانزیت پرحجم، اگر پیوند محدودی با تولید داخلی و خدمات تخصصی داشته باشد، الزاما به افزایش متناسب اشتغال با کیفیت یا توان فناورانه منجر نمی‌شود. برای مثال، یک بندر می‌تواند علاوه بر تخلیه و بارگیری، محل استقرار مراکز توزیع منطقه‌ای، انبارهای تخصصی، خدمات تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی، صنایع تبدیلی و شرکت‌های مدیریت زنجیره تامین باشد. چنین الگویی، بندر را از یک نقطه عبور به یک مرکز تولید ارزش اقتصادی تبدیل می‌کند. از این منظر، سیاست توسعه دریامحور باید میان سه سطح تمایز بگذارد:-سطح نخست، عبور کالا: انتقال کالا از مبدا به مقصد با استفاده از زیرساخت‌های کشور.

سطح دوم، ارائه خدمات لجستیکی: ایجاد درآمد از حمل‌ونقل، انبارداری، ترخیص، بسته‌بندی و توزیع.-سطح سوم، توسعه زنجیره ارزش: پیوند ترانزیت با تولید، فرآوری، خدمات دانش‌بنیان، فناوری و صادرات مجدد در چارچوب قوانین و مزیت‌های اقتصادی کشور.

حرکت به سطح سوم به معنای کنارگذاشتن حمل‌ونقل پایه نیست؛ بلکه به معنای استفاده از آن برای ایجاد فرصت‌های اقتصادی گسترده‌تر است.

۳. شبکه حمل‌ونقل ترکیبی؛ ستون فقرات قدرت ترانزیتی

قدرت ترانزیتی زمانی شکل می‌گیرد که اجزای مختلف شبکه حمل‌ونقل به‌صورت هماهنگ فعالیت کنند. بندری که به راه‌آهن کارآمد متصل نیست، ممکن است با افزایش هزینه انتقال کالا به پس‌کرانه مواجه شود. شبکه ریلی‌ای که به مراکز تولید و مصرف یا پایانه‌های مرزی دسترسی موثر ندارد نیز نمی‌تواند به‌تنهایی جریان پایدار کالا ایجاد کند. همچنین، نبود هماهنگی میان گمرک، اپراتورهای بندری، شرکت‌های حمل‌ونقل و انبارها می‌تواند زمان توقف کالا را افزایش دهد. بنابراین، سرمایه‌گذاری در اقتصاد دریامحور باید بر اساس منطق شبکه‌ای صورت گیرد. به‌جای ارزیابی هر پروژه صرفا بر مبنای ظرفیت اسمی یا هزینه احداث، لازم است اثر آن بر عملکرد کل زنجیره حمل‌ونقل سنجیده شود. در این چارچوب، سه اولویت اهمیت دارد:

الف. اتصال موثر بنادر به مراکز تولیدی و مصرفی کشور: توسعه زیرساخت‌های پس‌کرانه‌ای باید به‌گونه‌ای باشد که انتقال کالا از بندر به مقصد نهایی، از نظر زمان و هزینه رقابت‌پذیر شود.

ب. یکپارچه‌سازی خدمات اطلاعاتی و گمرکی: استفاده از سامانه‌های دیجیتال، تبادل داده میان دستگاه‌ها و کاهش فرایندهای تکراری می‌تواند زمان توقف کالا را کاهش دهد و قابلیت پیش‌بینی عملیات تجاری را افزایش دهد. ج. هماهنگی میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل: ترکیب حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای باید بر اساس ویژگی کالا، فاصله، هزینه و زمان مورد نیاز طراحی شود. در این زمینه، هیچ شیوه‌ای به‌تنهایی پاسخ‌گوی همه نیازهای ترانزیتی نیست. این اقدامات باید با ارزیابی مستمر عملکرد شبکه همراه باشند. شاخص‌هایی مانند متوسط زمان تخلیه و بارگیری، مدت توقف کالا در گمرک، هزینه جابه‌جایی، قابلیت اطمینان زمان تحویل و سهم حمل‌ونقل ترکیبی، معیارهای دقیق‌تری برای سنجش موفقیت نسبت به تعداد پروژه‌های احداث‌شده هستند.

۴. رقابت منطقه‌ای؛ ضرورت شناخت مزیت‌های نسبی ایران

ایران در محیطی فعالیت می‌کند که کشورهای پیرامونی نیز برای جذب تجارت، سرمایه و خدمات لجستیکی رقابت می‌کنند. بنادر و کریدورهای منطقه‌ای با سرمایه‌گذاری در زیرساخت، تسهیل مقررات و توسعه خدمات تجاری تلاش می‌کنند سهم بیشتری از جریان‌های کالا را جذب کنند. بنابراین، سیاست ترانزیتی ایران باید بر شناخت دقیق بازار و مزیت‌های نسبی کشور استوار باشد. در این رقابت، برخورداری از مسیر جغرافیایی مناسب یک مزیت اولیه است، اما مزیت پایدار به توانایی ارائه خدمات بهتر وابسته است. اگر هزینه نهایی حمل‌ونقل در یک مسیر پایین‌تر باشد، زمان تحویل قابل پیش‌بینی‌تر باشد و خدمات پشتیبان کیفیت بالاتری داشته باشند، صاحبان کالا انگیزه بیشتری برای استفاده از آن مسیر خواهند داشت. از این‌رو، ایران باید به‌جای تلاش برای رقابت هم‌زمان در همه حوزه‌ها، بازارها و زنجیره‌های تجاری‌ای را شناسایی کند که در آن‌ها امکان کسب مزیت واقعی وجود دارد. این انتخاب باید بر اساس اطلاعات تجاری، ظرفیت زیرساختی، تقاضای بالقوه و هزینه سرمایه‌گذاری انجام شود. همچنین، رقابت با سایر کریدورها لزوما به معنای حذف آن‌ها نیست. برخی مسیرها می‌توانند در یک بخش رقیب و در بخش دیگر مکمل یکدیگر باشند. همکاری در حمل‌ونقل، تبادل کالا و اتصال شبکه‌ها، در صورت وجود منافع متقابل، می‌تواند بازار خدمات لجستیکی را گسترش دهد. از این‌رو، دیپلماسی ترانزیتی باید در کنار رقابت، امکان همکاری اقتصادی را نیز مورد توجه قرار دهد.

۵. ترانزیت و قدرت چانه‌زنی منطقه‌ای ایران

گسترش پیوندهای اقتصادی با کشورهای همسایه می‌تواند به تقویت جایگاه منطقه‌ای ایران کمک کند؛ اما این اثر به کیفیت و پایداری همکاری‌ها وابسته است. کشوری که بتواند خدمات ترانزیتی قابل اتکا ارائه دهد، در بخشی از زنجیره تامین شرکای تجاری خود جایگاه پیدا می‌کند و از استمرار روابط اقتصادی منافع متقابل به دست می‌آورد. بااین‌حال، نباید تصور کرد که افزایش حجم ترانزیت به‌صورت خودکار به نفوذ سیاسی بیشتر منجر می‌شود. رابطه اقتصادی زمانی به قدرت چانه‌زنی تبدیل می‌شود که کشور بتواند تعهدات خود را اجرا کند، هزینه همکاری را کاهش دهد، از تغییرات ناگهانی و پیش‌بینی‌ناپذیر مقررات جلوگیری کند و خدماتی ارائه دهد که جایگزینی آن‌ها برای شرکای تجاری پرهزینه باشد. از این منظر، مهم‌ترین منبع قدرت ترانزیتی ایران صرفا امکان کنترل یک مسیر نیست؛ بلکه توانایی ارائه خدماتی است که شرکای منطقه‌ای برای استفاده مستمر از آن‌ها انگیزه اقتصادی داشته باشند. چنین رویکردی، قدرت اقتصادی را بر پایه منافع متقابل و قابلیت اعتماد بنا می‌کند. برای دستیابی به این هدف، توافق‌های دوجانبه و چندجانبه در زمینه حمل‌ونقل، تسهیل تشریفات گمرکی، استانداردهای فنی، تبادل داده و حل اختلاف اهمیت دارند. همچنین، همکاری با کشورهای همسایه برای توسعه خدمات بندری و اتصال مسیرها می‌تواند به افزایش حجم مبادلات و کاهش هزینه‌های عملیاتی کمک کند.

۶. سرمایه‌گذاری و تامین مالی؛ از پروژه‌محوری تا بازده اقتصادی

توسعه شبکه ترانزیتی به سرمایه‌گذاری قابل توجهی در بنادر، راه‌آهن، جاده‌ها، مراکز لجستیکی و سامانه‌های فناوری نیاز دارد. بااین‌حال، محدودیت منابع مالی ایجاب می‌کند که اولویت‌بندی پروژه‌ها بر اساس بازده اقتصادی، آثار شبکه‌ای و میزان تقاضای واقعی صورت گیرد. یکی از خطاهای محتمل در سیاست‌گذاری، یکسان گرفتن افزایش ظرفیت زیرساختی با افزایش عملکرد اقتصادی است. احداث یک بندر یا مرکز لجستیکی بزرگ، بدون وجود مشتریان، قراردادهای تجاری و شبکه ارتباطی مناسب، تضمین‌کننده جذب کالا نیست. ازاین‌رو، تصمیم‌گیری درباره پروژه‌های بزرگ باید بر مطالعات بازار، برآورد واقع‌بینانه تقاضا و تحلیل هزینه ـ فایده استوار باشد. در کنار منابع عمومی، مشارکت بخش خصوصی می‌تواند در تامین مالی، بهره‌برداری و ارتقای کیفیت خدمات نقش داشته باشد. تحقق این امر به چارچوب حقوقی شفاف، قراردادهای قابل اجرا، تقسیم روشن ریسک میان دولت و سرمایه‌گذار و ثبات نسبی مقررات نیازمند است. همچنین، سرمایه‌گذاری خارجی در صورت برخورداری از توجیه اقتصادی می‌تواند به توسعه فناوری و ارتقای ظرفیت خدماتی کمک کند. بااین‌حال، قراردادها باید به‌گونه‌ای تنظیم شوند که ضمن تامین منافع سرمایه‌گذار، انتقال دانش فنی، مشارکت بنگاه‌های داخلی و افزایش ارزش افزوده ملی را نیز امکان‌پذیر سازند.

پیشنهادهای سیاستی و نتیجه‌گیری

برای اجرای موثر بندهای دوم، سوم، هفتم و هشتم سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و تبدیل ایران به قطب ترانزیتی منطقه، تدوین نقشه ملی کریدورهای اولویت‌دار، تکمیل حلقه‌های مفقوده شبکه حمل‌ونقل، توسعه مراکز لجستیکی و خدمات ارزش‌افزوده، اصلاح فرایندهای گمرکی و اداری، گسترش دیپلماسی اقتصادی و ترانزیتی و بهبود شرایط سرمایه‌گذاری ضروری است.

همچنین، ارزیابی مستمر عملکرد بر اساس شاخص‌هایی مانند هزینه و زمان ترانزیت، ارزش افزوده داخلی، اشتغال پایدار و میزان تحقق همکاری‌های تجاری باید مبنای تخصیص منابع و اصلاح سیاست‌ها قرار گیرد. در مجموع، تبدیل ایران به قطب ترانزیتی منطقه صرفا به موقعیت جغرافیایی یا توسعه زیرساخت‌ها وابسته نیست، بلکه به حکمرانی کارآمد، شبکه حمل‌ونقل رقابت‌پذیر، خدمات قابل اعتماد و همکاری پایدار با شرکای منطقه‌ای نیاز دارد. راهبرد مطلوب، گذار از نگاه صرفا زیرساختی به اقتصاد ترانزیت و پیوند دادن جابه‌جایی کالا با تولید، فناوری، خدمات و اشتغال است. در این چارچوب، بنادر و کریدورها باید به کانون‌های خلق ارزش و اتصال اقتصاد ملی به شبکه‌های منطقه‌ای تبدیل شوند؛ به‌گونه‌ای که قدرت ترانزیتی ایران نه صرفا با طول مسیرها و ظرفیت بنادر، بلکه با میزان ارزش اقتصادی ایجادشده، اعتماد شرکای تجاری و جایگاه کشور در شبکه‌های پایدار مبادلات منطقه‌ای سنجیده شود.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان خراسان رضوی اداره ثبت اسناد و املاک حوزه ثبت ملک احمد آبادهیات

موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۲۶۲۰۰۱۵۵۳ هیات دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک احمدآباد تصرفات مالکانه بلا معارض متقاضی آقای بهنام اکبری نژاد نفندر فرزند حسن بشماره شناسنامه ۱۳۳۶۲ صادره از مشهد در یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۲۲۶۷۸ مترمربع قسمتی از پلاک ۲۰۶ اصلی واقع در اراضی شریف آباد بخش ۵ مشهد خریداری از مالک رسمی آقای حسین علی ناصری محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم وپس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.م الف: ۱۰۰۳۰ - تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۸/۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۸/۱۸

علی سپهری قربی -رئیس ثبت اسناد و املاک احمد آباد

آگهی مفقودی

برگ سبز سواری هاچ بک پاناروما سیستم پژو تیپ ۲۰۷I-TU۵ مدل ۱۴۰۰ به شماره موتور ۱۶۶B۰۰۵۵۹۵۴ وشماره شاسی NAAR۰۳FE۹MJ۲۲۲۲۳۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

(خرم آباد)

آگهی مفقودی»

سند رسمی مالکیت وسیله نقلیه(برگ سبز) خودرو سواری سیستم سایپا تیپ SAINA مدل ۱۴۰۰ به شماره موتور: M۱۵,۹۱۹۴۴۸۸، شماره شاسی: NAS۸۳۱۱۰۰M۵۷۳۰۳۸۰ شناسه(VIN)وسیله نقلیه: NAS۸۳۱۱۰۰M۵۷۳۰۳۸۰ و شماره پلاک انتظامی ۴۹۴و۸۵/ایران-۳۰ به نام مالک آقای سعید ابراهیمی تلخاب به شماره ملی ۰۰۸۰۷۸۲۴۵۰ مفقود واز درجه اعتبار ساقط است.

رباط کریم/۵۱۸۷