

چهار شنبه 27 آبان 1405 - 13:57

الزامات ارتقای جایگاه ترانزیتی شمال‌غرب ایران

موقعیت راهبردی شمال‌غرب ایران در مسیر کریدورهای بین‌المللی، ظرفیت مهمی برای توسعه تجارت و ترانزیت فراهم کرده است؛ ظرفیتی که بهره‌گیری از آن نیازمند تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل، توسعه خدمات لجستیکی و نوسازی ناوگان است. در همین راستا، شماره ۲۹ نشریه اتاق بازرگانی تبریز در گزارشی تهیه‌شده از سوی کمیسیون صنعت احداث، امور زیربنایی و اقتصاد کلان، با عنوان «توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و نوسازی ناوگان؛ الزامات ارتقای جایگاه ترانزیتی شمال‌غرب ایران»، به بررسی وضعیت پروژه‌های راهبردی حمل‌ونقل، روند توسعه شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و چالش‌های نوسازی ناوگان پرداخته و بر ضرورت توسعه متوازن زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های عملیاتی برای ارتقای رقابت‌پذیری ترانزیتی منطقه تأکید کرده است.

موقعیت جغرافیایی آذربایجان شرقی، این استان را به یکی از مهم ترین حلقه های اتصال ایران به ترکیه، قفقاز و اروپا تبدیل کرده است. قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین المللی، دسترسی به شبکه های جاده ای و ریلی، استقرار منطقه ی آزاد ارس و همجواری با پایانه های مرزی مهم، ظرفیت ارزشمندی برای توسعه ی تجارت خارجی و ترانزیت کالا فراهم کرده است. با این حال، بهره برداری کامل از این ظرفیت ها تنها با توسعه ی زیرساخت های فیزیکی امکان پذیر نیست و نیازمند ارتقای هم زمان خدمات لجستیکی، توانمندسازی شرکت های حمل ونقل و نوسازی ناوگان است.

در واقع، رقابت امروز کشورها در حوزه ی حمل ونقل بین المللی صرفاً بر سر احداث جاده و راه آهن نیست، بلکه بر سر ایجاد زنجیره ای یکپارچه از زیرساخت، خدمات و مدیریت لجستیک است. هرگونه ضعف در یکی از این حلقه ها می تواند مزیت های سایر بخش ها را نیز تحت تأثیر قرار دهد. از این رو، توسعه ی زیرساخت های لجستیکی و ارتقای صنعت حمل ونقل باید به عنوان دو مؤلفه مکمل در سیاست گذاری های توسعه ای مورد توجه قرار گیرند.

یکی از پروژه های راهبردی استان، تکمیل کریدور ریلی چشمه ثریا–مرند–تبریز است. این محور با اتصال شبکه ی ریلی کشور به مرز چشمه ثریا و سپس شبکه ی ریلی ترکیه، نقش مهمی در تکمیل کریدور شرق–غرب، افزایش سهم حمل ونقل ریلی و کاهش هزینه های لجستیکی ایفا خواهد کرد. اتصال مستقیم شبکه ی ریلی ایران به اروپا، علاوه بر افزایش ظرفیت ترانزیت، می تواند بخشی از بار جاده ای را به حمل ونقل ریلی منتقل کرده و از مصرف سوخت، هزینه ی حمل و استهلاک شبکه جاده ای بکاهد.

در بخش حمل ونقل جاده ای نیز آزادراه تبریز–مرند–بازرگان مهم ترین پروژه ی زیربنایی شمال غرب کشور به شمار می رود. این محور اصلی ترین مسیر دسترسی ایران به مرز بازرگان و بازارهای ترکیه و اروپا است و تکمیل آن می تواند زمان سفر، هزینه ی حمل و سوانح جاده ای را کاهش داده و ظرفیت حمل کالا را افزایش دهد. این پروژه که از سال ۱۳۹۸ آغاز شده، تاکنون حدود ۵۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است؛ موضوعی که نشان می دهد، تسریع در تأمین مالی و اجرای آن از الزامات توسعه ی تجارت خارجی منطقه است.

از سوی دیگر، مرز نوردوز به عنوان تنها گذرگاه زمینی ایران با ارمنستان، در سال های اخیر اهمیت بیشتری در تجارت با کشورهای عضو اتحادیه ی اقتصادی اوراسیا پیدا کرده است. با وجود رشد مبادلات تجاری، محور جلفا–سیه رود–نوردوز به دلیل شرایط کوهستانی، پیچ های متعدد، محدودیت ظرفیت در برخی مقاطع و اختلاط تردد محلی و ترانزیتی، پاسخگوی نیازهای بلندمدت این مرز نیست. بهسازی مسیر موجود و تکمیل محور خواجه–ورزقان–نوردوز می تواند ضمن افزایش ایمنی، زمان حمل کالا را کاهش داده و جایگاه این مرز را در کریدور خلیج فارس–دریای سیاه تقویت کند.

اما تجربه ی کشورهای موفق نشان می دهد که توسعه ی لجستیک تنها با احداث آزادراه و راه آهن محقق نمی شود، کارایی یک مرز بیش از هر چیز به کیفیت خدمات لجستیکی آن وابسته است. وجود پارکینگ های استاندارد کامیون، انبارهای عمومی، سردخانه ها، مراکز توزیع کالا، خدمات تعمیر و نگهداری ناوگان، تجهیزات هوشمند مدیریت تردد و مجتمع های خدماتی، نقش تعیین کننده ای در کاهش زمان توقف کامیون ها و هزینه ی تجارت دارد.

در این حوزه، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی می تواند سرعت توسعه ی زیرساخت های مرزی را به شکل محسوسی افزایش دهد. بسیاری از خدمات پشتیبان از جمله احداث و بهره برداری از پارکینگ های لجستیکی، انبارها، سردخانه ها، مراکز خدمات فنی و پایانه های چندمنظوره، قابلیت اجرا از طریق مدل های مشارکت عمومی–خصوصی (PPP) را دارند. این رویکرد علاوه بر کاهش فشار بر منابع عمومی، زمینه ی ارتقای کیفیت خدمات و افزایش بهره وری پایانه های مرزی را نیز فراهم می کند.

توانمندسازی صنعت حمل ونقل؛ حلقه ی مکمل توسعه ی زیرساخت ها

با وجود اهمیت پروژه های زیرساختی، تحقق اهداف لجستیکی بدون وجود شرکت های حمل ونقل توانمند و ناوگان مناسب امکان پذیر نیست. بررسی روند فعالیت شرکت های حمل ونقل بین المللی نشان می دهد که طی سال های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۳ تعداد این شرکت ها از ۷۲۰ شرکت به ۱۴۹۰ شرکت افزایش یافته است.

بررسی استانی نشان می دهد که آذربایجان شرقی بیشترین رشد را تجربه کرده و تعداد شرکت های آن از ۱۷ به ۱۳۴ شرکت رسیده است. تمرکز صنایع صادرات محور، توسعه ی منطقه ی آزاد ارس، دسترسی هم زمان به مرزهای جلفا و نوردوز و وجود شبکه ی ریلی از مهم ترین عوامل این رشد به شمار می روند. در مقابل، آذربایجان غربی با وجود در اختیار داشتن سه مرز مهم با ترکیه، رشد محدودتری را تجربه کرده است؛ موضوعی که نشان می دهد، توسعه ی شرکت های حمل ونقل علاوه بر موقعیت مرزی، به وجود زیرساخت های لجستیکی، مراکز صنعتی و خدمات پشتیبان نیز وابسته است.

نوسازی ناوگان؛ شرط افزایش بهره وری

اگرچه تعداد شرکت های حمل ونقل افزایش یافته، اما ساختار سنی ناوگان تصویر متفاوتی ارائه می دهد.

داده ها نشان می دهد که طی سال های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۰، ناوگان کشور به تدریج پیرتر شده و تعداد کشنده های کمتر از شش سال از حدود ۵۰ هزار دستگاه به کمتر از ۱۸ هزار دستگاه کاهش یافته است. از سال ۱۴۰۱ روند نوسازی دوباره آغاز شده و تعداد کشنده های جوان بار دیگر به بیش از ۵۰ هزار دستگاه رسیده است.

با این حال، در سال ۱۴۰۳ تنها حدود ۴۴ درصد ناوگان کشنده کشور کمتر از ۱۰ سال عمر دارد و بیش از نیمی از ناوگان وارد دوره ی میانسالی یا فرسودگی شده است. این موضوع نشان می دهد که اگرچه روند نوسازی آغاز شده، اما برای حفظ رقابت پذیری حمل ونقل بین المللی، استمرار این روند ضروری است.

رشد کمی یا ارتقای واقعی؟

مقایسه ی روند تعداد شرکت ها با وضعیت ناوگان نشان می دهد که توسعه ی صنعت حمل ونقل در سال های اخیر بیشتر جنبه ی کمی داشته است. تعداد شرکت های فعال بیش از دو برابر شده، اما تعداد کشنده های جوان تنها به سطح سال ۱۳۹۰ بازگشته است. بنابراین، افزایش تعداد شرکت ها الزاماً به معنای افزایش ظرفیت عملیاتی یا بهره وری نیست.

در شرایطی که پروژه های بزرگی مانند کریدور ریلی چشمه ثریا، آزادراه تبریز–مرند–بازرگان و توسعه ی محور نوردوز در حال اجرا هستند، لازم است هم زمان سیاست های نوسازی ناوگان، تقویت توان مالی شرکت های حمل ونقل، توسعه ی خدمات لجستیکی و افزایش مشارکت بخش خصوصی نیز دنبال شود. در غیر این صورت، بخشی از مزایای سرمایه گذاری های زیربنایی به دلیل ضعف حلقه های عملیاتی زنجیره ی لجستیک محقق نخواهد شد.