

Research Paper

Investigating the Effect of Environmental-Behavioral Factors on the Development of Rural Tourism in the Post-Corona Era (Case Study: Mohammadābād Rural District, the City of Ali-Abādkatol)

Taqi Tavousi^{*1}, Sayeda Samira Mirdilami³, Hajar Mazidi², Mohammad Ali Deilami⁴

1. Professor, Department of Physical Geography and Climatology, Faculty of Geography and Environmental Planning, University of Sistan and Baluchistan, Zahedan, Iran.
2. MA in in Geography and Environmental Planning, Department of Natural Geography and Climatology, Faculty of Geography and Environmental Planning, University of Sistan and Baluchistan, Zahedan, Iran.
3. Ph.D. in Geography and Rural Planning, Shahid Beheshti University. Tehran, Iran.
4. MA in Geography and Urban Planning, Islamic Azad University, Noor Branch, Noor, Iran.

doi DOI: 10.22124/gscaj.2025.24456.1235

Received: 2023/05/06

Accepted: 2023/12/08

Abstract

Today, tourism is one of the largest sectors of the economy, growing rapidly and having the potential to support the local community in creating economic diversity. Given the complexities of the modern world, human life is continuously exposed to various crises, including natural disasters, terrorism, and diseases. The spread of the COVID-19 pandemic has affected the tourism industry more than any other sector. The closure of foreign borders, restrictions on domestic travel, flight cancellations, and the closure of accommodation and tourist sites have all led to significant damage to the tourism industry. Rural tourism is realized through creating memorable experiences for tourists. It has a positive impact on the cohesion of the local community, influences the interaction between tourists and hosts, and ultimately leads to the intention of tourists to revisit. Therefore, this research aims to examine the impact of environmental and behavioral factors, both from tourists and hosts, on rural tourism in the post-COVID-19 era in the foothill-mountainous tourism villages of the Mohammadabad region in the Aliabadkatool district. This research follows two main objectives: the first objective is to examine and identify the attractiveness of the villages in this area based on their cultural, natural, and historical environment for tourists at local, national, and international levels, as well as to guide interested investors in the development of tourism, particularly rural tourism, based on behavioral and environmental factors related to rural tourism; and the second objective is to examine the impact of behavioral and environmental factors on rural tourism after the COVID-19 pandemic.

Keywords: Environmental-Behavioral Factors, Development, Rural Tourism, Post-Corona, Mohammadābād District.

Highlight

- The rural area of Mohammadabad is very important as one of the most important rural tourism areas in the country.
- The inadequacies in the spatial order of the rural settlements in the rural area of Mohammad Abad have created problems for the sustainability of the social and economic development of the rural areas.

Extended Abstract

Introduction

Today, tourism is one of the major sectors of the economy, which, with its rapid growth, has the ability to support the local community in creating economic diversity. Due to the complexities of today's world, human life is constantly exposed to different crises such as natural crises, terrorism and disease. The spread of the corona disease (Covid-19) has affected the tourism industry more than any other industry. The closure of foreign

* Corresponding author: t.tavousi@gep.usb.ac.ir

borders, the restriction of domestic travel, the cancellation of flights, and the closure of accommodation and tourist places in general, have led to many damages in the tourism industry. Rural tourism is achieved by acquiring memorable tourist experiences. Rural tourism has a positive effect on the cohesion of the local community and is effective on the interaction between the tourist and the host, and finally, it leads to the tourist's intention to travel again. Therefore, this research has been conducted with the aim of investigating the effect of environmental-behavioral factors, both by tourists and by the host, on rural tourism in the post-Covid-19 virus era in mountain tourism villages in Mohammad Abad District, Ali Abad Katul County. This research pursues two goals: the first goal is to investigate and identify the attractiveness of the villages of this area according to the cultural, natural, and historical environment for tourists at the local, national, and international levels, and also to guide interested investors in the field of development. Tourism and especially rural tourism with regard to behavioral-environmental factors related to rural tourism; And in the second objective, the influence of behavioral and environmental factors on rural tourism after the era of the Covid-19 virus has been investigated.

Methodology

This research was applied in purpose and descriptive-analytical in methodology. The data collection was conducted through both documentary and field methods. The statistical population studied consisted of 17 foothill-mountainous rural tourism destinations in the Mohammadābād region, located in the Fāzelābād district of Aliābādkatool from among them 170 were selected using random sampling. The questionnaire was distributed among tourists in the studied villages. To determine the reliability of the research instrument, the Cronbach's alpha coefficient was calculated to be 75%. For analyzing the collected data, descriptive and inferential analyses, including factor analysis and cluster analysis, were conducted using SPSS software. Amos software was used for modeling the structural equation analysis.

Results and discussion

In this research, exploratory factor analysis was used to identify four factors using the variables, which are statistically significant at the 0% level of confidence. Only the first four components have eigenvalues greater than one, while other components with lower quality scores (eigenvalues smaller than 1) do not adequately represent the true traits of the 24 questionnaire items. The factors identified, in order from most to least variance explained, are: cultural factor, natural factor, tourism realization factor, and landscape factor. Further analysis using cluster analysis divided the data into four groups or clusters. Most of the behavioral-related variables were placed in cluster one, which was named the "Behavioral Cluster." In cluster two, the variable of the presence of trained local guides was included, and this cluster was named "Tourism Guides." Most of the environmental-related variables (such as cultural and historical sites, handicrafts, local music and art, and the hospitality of local residents) were placed in cluster three, named the "Environmental Cluster." In cluster four, all the variables related to tourism realization in the post-COVID period were included, and the cluster was named accordingly. At the end of the study, a structural equation model was used, and the results indicated a significant relationship between behavioral and environmental factors with tourism in the post-COVID period. The relationship with the environmental factor was positive, while the relationship with the behavioral factor was negative. Overall, the environmental factor explained 69% of the variance in tourism, while the behavioral factor had a -72% impact on tourism.

Conclusion

The results showed that behavioral and environmental factors have appropriate characteristics in the studied rural areas and would impact rural tourism realization. However, the impact of the environmental factor is positive, while the effect of the behavioral factor is negative. This means that as the items of the behavioral factor decrease, the level of tourism in the studied region increases, and vice versa. Therefore, paying more attention to environmental factors (physical-infrastructure) and involving local communities in the realization of rural tourism can lead to improvements and the development of tourism in the area.

Funding

This study is not under the financial support of any organization.

Authors' Contribution

All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the persons for scientific consulting in this paper.

Citation:

Tavousi, T. Mirdilami, S. Mazidi, H & Deilami, M. (2025) Investigating the effect of environmental-behavioral factors on the development of rural tourism in the post-corona era Case: Mohammadabad rural district, Ali-Abadkatol city. *Geographical Studies of Coastal Areas Journal*, 6 (2), pp. 21-35. DOI :10.22124/gscaj.2025.24456.1235

Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



تبیین ژئوپلیتیک ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی در پیشرفت دریاپایه کشور

عابد گل کرمی^{۱*}، افشین متقی^۲

۱. استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران.

۲. استاد جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

DOI: 10.22124/gscj.2025.22975.1194

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۷/۱۴

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۸/۳۰

چکیده

از مهم‌ترین مزیت‌های ترانزیتی کشور، موقعیت دریاپایگی کشور است که ارزش ترانزیت در آن را دوچندان کرده است و به موقعیت‌های ترانزیتی خشکی پایه کشور معنایی دیگر بخشیده است. از سویی دریاپایگی ارتباط بلافصلی با موقعیت ژئوپلیتیک کشور دارد و ضرورتی انکارناپذیر با دستیابی به موقعیت برتر ترانزیتی و ارتباطی کشور دارد. در این راستا، توسعه ترانزیت در دنیای به هم پیوسته کنونی، توسط شبکه‌ای از فعالیت‌های لجستیکی جهانی هدایت می‌شود و وجود یک شبکه رقابتی از خدمات لجستیک جهانی، ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد. از این رو، با درک این ضرورت و اهمیت نقش فراهم‌سازی لجستیک دریایی اجتناب‌ناپذیر است و بر این مبنا می‌تواند اساس دستیابی کشور به چهارراه بین‌المللی و قطب‌شدن در ترانزیت باشد. تحقق این مهم با فراهم‌سازی زیرساخت‌های مدنظر چیزی جز تبدیل‌شدن ایران به هاب ترانزیتی و تجاری در منطقه و جهان نیست. اما دستیابی و فراهم‌سازی این مهم مستلزم آسیب‌شناسی و شناسایی چالش‌ها و موانعی است که در این راستا وجود دارد، تا بتوان به پیشنهادات راهگشای سیاستی و اجرایی ممکن در راستای بهبود زیرساخت‌های ترانزیت دریایی در افق پیشرفت دریاپایه کشور نائل آمد.

واژگان کلیدی: زیرساخت‌های لجستیک، پیشرفت دریاپایه، ترانزیت دریایی، جمهوری اسلامی ایران.

نکات برجسته:

- موقعیت دریاپایگی از مهم‌ترین مزیت‌های ترانزیتی کشور است که می‌تواند اساس دستیابی کشور به چهارراه ارتباطات بین‌المللی و قطب ترانزیتی در منطقه و جهان باشد.
- زیرساخت‌های لجستیک دریایی از الزامات تحقق موقعیت دریاپایگی کشور است که مستلزم آسیب‌شناسی و شناسایی چالش‌ها و موانع‌های آن است.
- فراهم‌سازی زیرساخت‌ها و تسهیلات دریایی و نوسازی ناوگان دریایی- بندری جهت ارتقا جایگاه ترانزیتی ایران در دستیابی پیشرفت دریاپایه از پیشنهادات محوری پژوهش حاضر می‌باشد.

* نویسنده مسئول: golkarami.a@lu.ac.ir

۱. مقدمه

موقعیت جغرافیایی ایران به گونه‌ای است که آن را در مسیر کریدورها و راه‌های مهم ارتباطی و بین‌المللی قرار داده است و موقعیت ممتاز ترانزیتی بدان بخشیده شده است که نسبت به کشورهای همسایه‌اش امن‌تر، اقتصادی‌تر و کوتاه‌تر به آب‌های آزاد می‌باشد و از اولویت بالاتری در امر ترانزیت کالا و مسافر نسبت به سایر کشورهای منطقه برخوردار است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۷: ۴۶-۴۸). از این‌رو، ایران از جمله کشورهایی است که از نظر ارتباطی و ترانزیتی شاید بتوان گفت تک‌جداره پل‌مانند و کم‌نظیر است و درک این واقعیت از سوی تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران یکی از نقاط عطف تحول و توسعه کشور است و می‌تواند مبنا و محور پیشرفت کشور باشد. یکی از مهم‌ترین مزیت‌های ترانزیتی کشور، موقعیت دریایی کشور و دسترسی آسان آن به آب‌های آزاد به‌ویژه در جنوب است و همین موقعیت دریایی ایران است که ارزش ترانزیت در آن را دوچندان کرده است و به موقعیت‌های ترانزیتی خشکی پایه کشور معنایی دیگر بخشیده است (کریمی‌پور، ۱۳۹۶: ۶۷). بدین‌ترتیب، جهت بررسی وضعیت ترانزیتی کشور بایستی ابتدا به موقعیت دریایی ترانزیت پرداخت و سپس کریدورهای خشکی را با توجه به آن تحلیل و ارزیابی نمود. چرا که دریایی کشور ارتباط بلافضلی با موقعیت ارتباطی و ارتباطات داخلی و بیرونی و ترانزیت کشور دارد و ضرورت انکارناپذیری با دستیابی به موقعیت برتر اقتصادی و پیشرفت کشور دارد. از این‌رو، پرداختن به ترانزیت دریایی یکی از محورهای اساسی دریایی ترانزیت و پیشرفت کشور است که جا دارد به خوبی ابعاد، زمینه‌ها و پیامدهای آن برای پیشرفت کشور از وجوه مختلف بررسی و تبیین گردد. یکی از وجوه مهم ترانزیت و حمل‌ونقل دریایی، ابعاد زیرساختی و لجستیک آن است که نقش اقتصادی ترانزیت دریایی ایران را پررنگ می‌کند و در به فعلیت رساندن ترانزیت در اقتصاد کشور مؤثر است. ابعاد و ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی ایران می‌تواند بهره‌مندی کشور برای دستیابی به چهارراه ارتباطات بین‌المللی و تبدیل شدن به قطب راهبردی در همه امور، را در پی داشته باشد. نقش زیرساخت‌های ترانزیتی در توسعه تجارت و رشد اقتصادی در دنیای به‌هم‌پیوسته کنونی انکارناپذیر است و ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد. از طرف دیگر، بهبود زیرساخت‌های ارتباطی در کشورهای دارای موقعیت جغرافیایی مناسب، سبب می‌شود که این کشورها درآمدهای فراوانی از موقعیت ترانزیتی‌شان به دست آورند و میزان اشتغال نیز در آنها افزایش یابد. در حال حاضر ارتقاء وضعیت کشورها در حوزه لجستیک به یکی از اهداف مهم توسعه اقتصادی تبدیل شده است. از این‌رو، ایران از جمله کشورهایی است که به واسطه موقعیت مناسب جغرافیایی و دسترسی به دریا و نیز قرارگرفتن در مسیر کریدور شمال- جنوب، می‌تواند از مزیت ترانزیتی بالایی برخوردار باشد. در همین امتداد، با گسترش زیرساخت‌های ارتباطی در کرانه‌ها و پسرانه‌های دریایی و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. از این‌رو، باوجود این ایجاب می‌نماید با درک این واقعیت، ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت و حمل‌ونقل دریایی ایران در راستای پیشرفت کشور در بین کشورها و رقبای منطقه‌ای تبیین شود تا بتوان از بستر آن به تصویر درستی از قابلیت‌ها، توانمندی‌ها و خلاءها در این عرصه در تبدیل شدن کشور به قطب ارتباطات بین‌المللی و فعال‌سازی این ظرفیت عظیم در کشور نائل آمد. حال نظر به مطالعات انجام گرفته تاکنون، درباره زیرساخت‌های ترانزیت دریایی و نقش آن در پیشرفت دریایه کشور با توجه به شاخص‌های بین‌المللی از منظر ژئوپلیتیک به‌طور خاص تحلیل و ارزیابی انجام نشده است. در این مقاله سعی شده است به این مهم پرداخته شود. از این‌رو، پژوهش حاضر ضمن غنا بخشیدن ادبیات حوزه مورد بحث، به واکاوی مفاهیم ترانزیت دریایی و زیرساخت‌های لجستیکی پرداخته شده است. سپس ظرفیت‌ها و قابلیت‌های زیرساختی حمل‌ونقل دریایی ایران و موقعیت کشور در منطقه و جهان بر اساس شاخص‌های بین‌المللی تشریح شد. در ادامه سعی شد با تحلیلی ژئوپلیتیک موانع و چالش‌های زیرساخت‌های ترانزیت دریایی ایران آسیب‌شناسی شود. در پایان نیز با توجه آسیب‌شناسی انجام شده، پیشنهادات سیاستی راهشگایی در راستای پیشرفت دریایه کشور ارائه گردید.

۲. مبانی نظری

۲.۱. کریدور حمل‌ونقل و ترانزیت

کریدور^۲ واژه‌ای فرانسوی است که به‌طور کلی یک مسیر خطی بزرگ است که توسط یک یا بیش از یک مد حمل و نقل (بزرگراه، راه‌آهن یا حمل‌ونقل عمومی) تعریف می‌شود و برای انتقال حجم بالای بار مورد استفاده قرار می‌گیرد. توسعه و پیشرفت، معمولاً در اطراف کریدورها رخ می‌دهد. زیرا کریدورها باعث جابجایی بسیاری از مردم می‌شوند که این امر سبب تجمعات خطی در کریدور می‌شود. کریدور به جابه‌جایی بار از مبدا تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه مسیری ترانزیت گفته می‌شود. از طرفی کریدور مسیری است که برای حمل‌ونقل استفاده می‌شود و به‌عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین‌المللی، کشوری و منطقه‌ای تلقی می‌شود (ملکی، ۱۳۹۶: ۳). در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده‌ای برای جابه‌جائی بار در کمترین هزینه و زمان ممکن استفاده نمود. ترانزیت به معنی جابه‌جایی و انتقال کالاها از گمرکی به گمرک دیگر بدون اینکه کالا امور گمرکی آن انجام شود. به زبان ساده‌تر می‌توان گفت که کالایی که از طرف فروشنده ارسال شده اما هنوز به دست خریدار نرسیده را کالای ترانزیتی می‌گویند. ترانزیت یک فعالیت بین‌المللی است به همین دلیل کشورها برای ترانزیت کالایی از کشور خود به کشور دیگر باید قوانین و مقررات بین‌المللی را رعایت کنند تا دچار مشکل نشوند و به راحتی بتوانند از مرزهای کشورها عبور نمایند. ترانزیت عبارت است از عبور مسافر یا کالا یا وسیله نقلیه از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به‌طوری که مبدأ و مقصد سفر خارج از کشور باشد. به‌عبارتی ورود از یک مرز کشور طبق مقررات به‌قصد عبور از کشور و خروج از مرز دیگر کشور می‌باشد (قانون حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۸/۰۷/۰۷). ترانزیت به انواع داخلی و خارجی، ترانزیت ریلی، ترانزیت هوایی و دریایی تقسیم‌بندی می‌شود. نام دیگر ترانزیت داخلی پاساوان می‌باشد. ترانزیت‌های داخلی به معنی این است که کالای گمرک نشده از گمرکی مجاز در داخل کشور به گمرک مجاز دیگری در داخل کشور حمل و تحویل شود. به گمرک ایران اجازه داده شده است که در شرایط اضطراری کالاهای موجود در گمرکات مرزی را به گمرکات داخلی با ترتیبی که برای گمرکات اداری است حمل نماید. و در هنگام ترخیص کالا هزینه‌های مربوط به ترانزیت و حمل‌ونقل را از صاحبان کالا و یا نمایندگان قانونی آنها وصول نمایند.

۲.۲. ترانزیت دریایی و زیرساخت‌های آن

جابجایی کالا یا مسافر یا وسایل نقلیه از یک کشور به کشور دیگر در قلمرو دریایی و پسرانه‌های دریایی ترانزیت دریایی گفته می‌شود. در این حالت کلیه امکانات و خدماتی و فضایی که در این مسیر برای جابجایی به‌کار گرفته می‌شود در مجموعه زیرساخت ترانزیت دریایی و سیستم آن تعریف و بررسی می‌شوند. یک سیستم ترانزیت دریایی شامل سه جزء کلیدی برای جابجایی است: ۱- زیرساخت ثابت مانند بنادر، پایانه‌ها و گمرکات؛ ۲- زیرساخت سیار مانند کلیه وسایل نقلیه (کشتی و ...); ۳- سیستم سازماندهی شده برای تضمین کارآمدی این زیرساخت‌ها به‌صورت بهینه (مخبر، ۱۳۹۹: ۳۰). ترانزیت دریایی سابقه‌ای طولانی داشته و از قرن‌ها پیش این روش برای حمل‌ونقل کالا میان کشورهای مختلف، مورد استفاده قرار می‌گرفته است. در این شکل، صادرات نفت یا واردات آن و دیگر مایعات نیز جریان داشته و تنها مختص به کالاهای وارداتی یا صادراتی نیست. همین طور اشخاص نیز برای ارسال یا دریافت بسته‌های کالایی خود، حمل ااثا به کشورهای خارجی و ... از این روش حمل‌ونقل بین‌المللی استفاده می‌کنند. ترانزیت دریایی برای کشورهایی قابل استفاده است که دسترسی به دریای آزاد دارند و یا مرز آبی گسترده‌ای با یکدیگر دارند. به‌عنوان مثال، کشور ما ایران، از شمال با کشورهای شمالی دریایی مشترک دارد. ایران همچنین از جنوب، از طریق دریای عمان و خلیج فارس، دسترسی به آب‌های آزاد جهان دارد.

². Corridor

۲.۳. زیرساخت‌های لجستیکی

«حوزه لجستیک» یک کشور شامل کلیه فعالیت‌های لجستیکی است که توسط بخش خصوصی و دولتی صورت می‌گیرد. از دیدگاه کلان و حاکمیتی، فعالیت‌های لجستیکی یک کشور در بستری از زیرساخت‌های لجستیکی تحقق می‌یابد. تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری دولت در حوزه لجستیک، از طریق تأثیرگذاری مستقیم یا غیرمستقیم در زیرساخت‌های لجستیکی ممکن است. حوزه لجستیک یک کشور را می‌توان شامل دو نوع زیرساخت دانست (حیدرپور و علیزاده قره‌باغ، ۱۳۹۶: ۳).

– **زیرساخت‌های فیزیکی:** شامل کلیه زیرساخت‌های عمومی یا خصوصی از قبیل حمل‌ونقل، جابجایی، توزیعی، ذخیره‌سازی و هاب لجستیکی که توسط بنگاه‌های دولتی و خصوصی جهت انجام فعالیت‌های لجستیکی خارج از محدوده بنگاه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

– **زیرساخت‌های غیرفیزیکی:** شامل کلیه زیرساخت‌های نرم‌افزاری و پشتیبانی حوزه لجستیک از قبیل فناوری، قانونی، مالی و انسانی است (میان‌دوآبچی و سلیمانی، ۱۳۹۲: ۲۱).

۲.۴. هاب لجستیکی^۳

هاب‌ها تسهیلات ویژه‌ای هستند که به‌عنوان نقاط تعویض، انتقال و طبقه‌بندی در بسیاری از سیستم‌های توزیع به‌کار گرفته می‌شوند. تسهیلات هاب به‌جای خدمت‌رسانی مستقیم هر جفت مبدأ-مقصد، جریان‌ها را به‌منظور استفاده از صرفه‌جویی‌های اقتصادی ناشی از آن متمرکز می‌نمایند. جریان‌ها از مبدأ یکسان با مقصدهای مختلف روی مسیرشان به یک هاب ترکیب شده و با جریان‌هایی که مبدأهای متفاوتی دارند اما مقصدشان یکسان است ترکیب می‌شوند (Alumur and Kara, 2008: 1-21). دو سطح کلی برای هاب مطرح است؛ در سطح کلان، هاب تجاری به کشوری اطلاق می‌شود که با دارا بودن مجموعه‌ای از ویژگی‌ها، توان تبدیل به یک هاب تجاری در سطح منطقه‌ای یا بین‌المللی را داشته باشد که در این پژوهش این نوع هاب مدنظر است. در واقع، هاب لجستیکی ناحیه یا منطقه‌ای است که به فعالیت‌های لجستیکی مرتبط با حمل و نقل، مرتب‌سازی، ارسال و توزیع کالا برای ترانزیت داخلی و بین‌المللی اختصاص داده می‌شود. در سطح خرد، مراکز لجستیکی به مکان‌ها و نقاطی در داخل کشور اطلاق می‌شوند که توان ایفای نقش هاب را داشته باشند. هاب لجستیکی به مراکز یکپارچه‌ای گفته می‌شود که در آن، جمع‌آوری کالا از مبادی مختلف، ذخیره‌سازی آنها و یا انتقال بین انواع روش‌های حمل و توزیع کالا در مقاصد مختلف انجام می‌گیرد (هاشمی، ۱۳۹۶: ۶). بر اساس سند آمایش مراکز لجستیک کشور مرکز لجستیک محدوده مشخصی است که به منظور تجمیع فعالیت‌های مرتبط با لجستیک و حمل‌ونقل کالا در بعد داخلی یا بین‌المللی و در جهت بهینه‌سازی فرایندها و کاهش هزینه‌ها ایجاد می‌شود. انواع مراکز لجستیک شامل بندر دریایی، شهر لجستیک، دهکده لجستیک، پارک لجستیک، مرکز لجستیک مرزی، پایانه بار و انبار و مرکز توزیع محلی می‌شود (ستاد مراکز لجستیک کشور، ۱۳۹۷: ۶).

۲.۵. ژئوپلیتیک و ترانزیت دریایی

دانشنامه روابط بین‌الملل و سیاست جهان، ژئوپلیتیک را بررسی تأثیر عوامل جغرافیایی بر رفتار دولت‌ها می‌داند. این‌که چگونه موقعیت مکانی، اقلیم، منابع طبیعی، جمعیت و یک تکه زمینی که یک دولت روی آن قرار گرفته‌است، گزینه‌های سیاست خارجی دولت و جایگاه آن را در سلسله مراتب دولت‌ها تعیین می‌کند (گریفیت، ۱۳۸۸: ۵۷۴). در واقع، ژئوپلیتیک نقش‌آفرینی عوامل جغرافیایی در مناسبات قدرت یک دولت یا کشور با دیگر واحدهای سیاسی در محیط منطقه‌ای و بین‌الملل است. به زبان ساده‌تر، هر عامل جغرافیایی و یا برآمده از جغرافیای یک کشور که در تضعیف یا تقویت قدرت ملی باشد، موضوعی ژئوپلیتیک است. از این‌رو، ترانزیت چون برآمده از جغرافیای یک کشور است، یک واقعیت ژئوپلیتیک است. بدین ترتیب، توسعه زیرساخت‌های ترانزیت ضمن ارزش‌آفرینی اقتصادی، ظرفیت‌های سیاسی، امنیتی، اجتماعی و فرهنگی را برای کشور ایجاد

^۳ . Logistic Hub

می‌کند که می‌تواند با بهره‌برداری حداکثری از موقعیت جغرافیایی کشور، در شکل‌گیری مشارکت راهبردی با کشورهای همسایه، تشکیل اتحاد و بلوک‌های جدید ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مؤثر باشد (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱: ۷۱). در این میان، دریا با ارائه اتصال، مقرون به صرفه بودن و دسترسی، نقش مهمی در تجارت جهانی ایفا می‌کند، امکان گسترش زنجیره‌های تأمین جهانی را فراهم می‌کند، به‌عنوان بهترین قلمرو جغرافیایی برای ترانزیت عمل می‌کند، توسعه زیرساخت‌ها را پیش می‌برد، همکاری‌های بین‌المللی را تقویت می‌کند و فرصت‌های اقتصادی ایجاد می‌کند (مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، ۱۴۰۲: ۲۳). از این منظر هر کشوری که دسترسی به آب‌های آزاد داشته باشد می‌تواند با مزایای این ترانزیت بر قدرت ملی و ارزش ژئوپلیتیک خود بیفزاید. محورشدن کشور در ترانزیت دریایی با فراهم کردن زیرساخت‌های آن، باعث بالارفتن ضریب اقتصادی و امنیتی آن در بین همسایگان و منطقه می‌شود و از طرفی در مناسبات بین‌المللی می‌تواند نقش‌آفرینی کند. به عبارتی، ترانزیت دریایی را می‌توان به‌عنوان یکی از مهمترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به‌شمار آورد (پزند، ۱۳۹۲: ۱). در این صورت، ترانزیت دریایی به‌عنوان عاملی قدرت‌آفرین برای کشورها با ژئوپلیتیک موضوعیت و معنا پیدا می‌کند.

۲.۶. مزیت‌های ترانزیت دریایی و موقعیت لجستیکی ایران

کشور ایران به لحاظ جغرافیایی، منطقه‌ای استراتژیک محسوب می‌شود که قابلیت تبدیل شدن به حلقه لجستیک بین آسیا و اروپا را از یک سو و حلقه ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و آب‌های آزاد را از سوی دیگر دارا است (شجاعی، ۱۳۹۶: ۵) و با گسترش شبکه حمل‌ونقل در پسرانه‌ها و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایای موقعیت جغرافیایی در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند (قاسمی و آدوسی، ۱۳۹۳: ۳۶۱). از این رو، بهره‌برداری از ظرفیت بازار ترانزیتی جهان مستلزم شناخت موقعیت ترانزیتی ایران در منطقه و جهان و نیز سطح لجستیک آن است. بدین ترتیب، از مهم‌ترین کریدورهای دریایی بین‌المللی که ایران در مسیر و یا بخشی از آنها قرار دارد کریدور دریایی شمال- جنوب است که دیگر کریدورهای خشکی شرقی - غربی، کریدور جنوبی، کریدور تراسیکا با توجه به آن معنای بیشتری پیدا می‌کند. کریدور دریایی شمال - جنوب اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر سپس از طریق روسیه به سن‌پترزبورگ و شمال اروپا متصل می‌کند که از سه مسیر بندر چابهار و مسیر ترانزیتی بندر امام خمینی (ره) و نیز بندر عباس وارد ایران می‌شود و عمدتاً از بنادر دریای خزر و پایانه‌های مرزی میلک، سرخس، لطف‌آباد، اینچه‌برون، دریای خزر (امیرآباد، انزلی و نوشهر)، آستارا، جلفا، بازرگان و شلمچه خارج می‌شود. این کریدور بین‌المللی از نظر لجستیک ریلی در ایران زیرساخت‌های آن تا حدود زیادی صورت گرفته است و با تکمیل گسست رشت- آستارا که نزدیک ۱۶۴ کیلومتر است، هنوز تکمیل نشده است که با اتمام آن اتصال ایران به آذربایجان و ماورای آن تکمیل محقق می‌شود (محلای و همکاران، ۱۳۹۱: ۵).

۳. پیشینه پژوهش

در سال‌های اخیر، پژوهشگران خارجی و داخلی در مطالعاتی به تحلیل ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی از منظرهای مختلف به‌ویژه ژئوپلیتیک توجه داشته‌اند. در این راستا، می‌توان اشاره داشت در حوزه مطالعات خارجی، سلامتیان و همکاران (۲۰۱۹) در مقاله‌ای با عنوان «ژئوپلیتیک مسیرهای عبور داده‌ها؛ مطالعه موردی ایران» با استفاده از روش تحلیل ساختار شبکه‌های اینترنتی و بررسی ابعاد ژئوپلیتیکی آن، نشان دادند که ایران از زیرساخت‌های ارتباطی به‌عنوان ابزاری برای اعمال نفوذ ژئوپلیتیکی در منطقه بهره می‌برد و مسیرهای انتقال داده‌ها می‌توانند ابعادی فراتر از فناوری، یعنی ابعاد استراتژیک داشته باشند. پس از آن، دادپور و کله‌جی (۲۰۲۳) در مقاله‌ای با عنوان «کریدور بین‌المللی ترانزیت خلیج فارس- دریای سیاه: اهداف و محدودیت‌ها» با رویکرد تحلیل کیفی، به بررسی چالش‌ها و ظرفیت‌های این کریدور پرداختند و نتیجه گرفتند که این مسیر

می‌تواند موجب افزایش ظرفیت ترانزیتی ایران شود، اما تحریم‌ها و بی‌ثباتی‌های منطقه‌ای مانع اصلی در تحقق این اهداف هستند. در همان سال، موسسه خاورمیانه (۲۰۲۳) در تحلیلی تحت عنوان «رقابت ایران و عراق در کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای» به بررسی وضعیت بنادر و خطوط زمینی پرداخت و تأکید کرد که توسعه بندر الفاو عراق و خطوط موازی، می‌تواند جایگاه ایران را در کریدورهای منطقه‌ای به چالش بکشد. در نهایت، شکری (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان «کریدور خلیج فارس - دریای سیاه؛ عصر جدیدی برای تجارت ایران - اروپا یا ریسک تازه‌ای دیگر؟» با رویکرد تحلیل ژئوپلیتیکی، به این نتیجه رسید که این مسیر ترانزیتی می‌تواند دروازه‌ای برای توسعه تجارت ایران با اروپا باشد، اما همچنان با تهدیدهایی نظیر تحریم‌ها، ناامنی سیاسی و رقابت منطقه‌ای روبه‌رو است.

در میان مطالعات داخلی، نخست جان‌پرور و یاری (۱۳۹۳) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی تأثیر موقعیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک بر مدیریت مرزهای دریایی ایران در خلیج فارس» با روش توصیفی - تحلیلی، به این نتیجه رسیدند که موقعیت ویژه ایران در خلیج فارس فرصت‌های اقتصادی فراوانی را فراهم کرده، اما در عین حال چالش‌های مدیریتی خاصی نیز در مرزهای دریایی ایجاد نموده که نیازمند سیاست‌گذاری هوشمندانه است. در ادامه، صالحی (۱۳۹۶) در پژوهشی توصیفی با عنوان «بررسی وضعیت ترانزیت تجاری ایران به منظور بهره‌برداری بهینه تجاری» وضعیت موجود ترانزیت کشور را تحلیل کرده و نشان داد که توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تصویب سیاست‌های پشتیبان، شرط لازم برای ارتقای عملکرد ترانزیتی ایران است. در نهایت، قاضی و حبیب‌نوری (۱۴۰۳) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی مزیت استراتژیکی ترانزیت ترکیبی (دریایی-ریلی) بندر چابهار در ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی ایران» و با روش توصیفی - پیمایشی، به این نتیجه رسیدند که ترکیب زیرساخت‌های دریایی و ریلی در بندر چابهار می‌تواند مزیت رقابتی مهمی برای ایران در رقابت‌های ترانزیتی منطقه ایجاد کرده و به تقویت موقعیت ژئوپلیتیکی کشور کمک کند.

با توجه به مطالعات انجام شده، روشن است که ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی نه تنها از منظر اقتصادی بلکه به عنوان ابزاری کلیدی در تحقق اهداف ژئوپلیتیکی کشورهای منطقه و به ویژه ایران دارای اهمیت بالایی است. مطالعات صورت گرفته فرصت‌ها و تهدیدهای گسترده‌ای را در عرصه بین‌المللی نشان داده‌اند که بر توسعه کریدورهای ترانزیتی ایران تأثیر مستقیم دارند و همچنین بر اهمیت موقعیت استراتژیک ایران و نیاز به توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی برای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های کشور تأکید دارند. با این حال، کمبود تحقیقات جامع تلفیقی که به صورت همزمان به تحلیل ژئوپلیتیکی و زیرساختی در حوزه ترانزیت دریایی بپردازند، احساس می‌شود. این پژوهش در پی پر کردن این خلأ و ارائه تصویری روشن از نقش ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی در پیشرفت دریاپایه کشور از منظر ژئوپلیتیک است.

۴. روش پژوهش

این پژوهش با توجه ماهیت موضوعی‌اش توصیفی - تحلیلی است و اطلاعات آن کتابخانه‌ای و اسنادی با استفاده از آمارنامه‌ها و منابع مکتوب شامل کتب و مقالات و سایت‌های اینترنتی گردآوری شده است.

۵. یافته‌های پژوهش و بحث

۵.۱. اهمیت حمل‌ونقل دریایی در بازرگانی خارجی

حمل‌ونقل دریایی با تکیه بر دو رکن اصلی بنادر بازرگانی و ناوگان شناورهای دریایی، بخشی جدا نشدنی از تجارت بین‌الملل است و به‌عنوان ایمن‌ترین و باصرفه‌ترین شیوه حمل‌ونقل انبوه کالا نسبت به سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، از جایگاهی کلیدی در رشد و توسعه اقتصادی کشورها و تسهیل و گسترش تجارت بین‌الملل برخوردار است. در این راستا، در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا توسط نظام حمل‌ونقل دریایی انجام می‌گیرد (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۷: ۶۷). برابر برآوردها با موقعیتی که ایران از آن برخوردار است و امکانات لجستیکی که دارد ایران می‌تواند ۱۷ درصد از بار کشورهای جهان را ترانزیت کند و برآورد می‌شود که هر تن بار کالا برای کشور ۲۸۵ دلار درآمد مستقیم و غیرمستقیم داشته دارد که در صورت سرمایه‌گذاری در این عرصه می‌تواند منبع درآمد خوبی برای کشور باشد (ملکی، ۱۳۹۶: ۵). در ایران به‌طور متوسط

سالیانه بین ۸۵ تا ۹۵ درصد از تجارت خارجی کشور (صادرات و واردات) و عملیات کران‌بری کالا (کابوتاژ) توسط نظام حمل‌و-نقل دریایی و از طریق بنادر بازرگانی، به‌عنوان دروازه‌های اصلی تجارت خارجی و اقتصاد ملی صورت می‌گیرد و از آنجایی که اقتصاد ملی کشور کاملاً به نظام تجارت خارجی وابسته است. از این‌رو، این بخش و به‌ویژه بنادر بازرگانی نقش، جایگاه، اهمیت و تأثیر بی‌بدیلی در همه شئون زندگی مردم و تمامی جنبه‌های اقتصادی کشور دارد. این در حالی است که طی ۱۳۹۹، بالغ بر ۹۶ درصد از صادرات و واردات کشور توسط نظام حمل‌ونقل دریایی و از طریق بنادر بازرگانی انجام شد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۹: ۱۴).

۲.۵. ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی ایران

برای ارائه تصویری از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی کشور برای نیل به در جهت پیشرفت و رقابت‌پذیری در محیط منطقه‌ای و بین‌المللی، بایستی ضمن اشاره می‌طلبید به قابلیت‌های کشور در حوزه دریایی به روندها و ، مسیرهای حمل‌ونقلی و همچنین اتصال حمل‌ونقلی دریایی به وجوه مختلف حمل‌ونقلی و پشتیبان‌کننده در پسکرانه‌های سرزمینی و خشکی از منظر زیرساختی پرداخت؛ چرا که چاره‌اندیشی در رقابت‌پذیری در حوزه دریا علاوه بر زیرساخت‌های داخل دریا، مستلزم شناخت و فراهم‌کردن زیرساخت‌های ترانزیتی در خشکی کرانه‌ها و پسکرانه‌های دریایی مستقر در قلمروهای خشکی کشور است. از سوی دیگر، یکی از مهم‌ترین کریدورهایی دریایچه‌ای که از کشور ایران می‌گذرد، کریدور شمال - جنوب است و استفاده حداکثری کشور از این کریدور مستلزم ایجاد و توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی و حمل‌ونقلی آن در خشکی‌های کشور و اتصالات لازم با پایانه‌های ورودی و خروجی کشور جهت جابجایی کالا است. از این‌رو، به اهمیت و ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ترانزیت دریایی کشور به‌شرح ذیل پرداخته می‌شود.

جدول ۱. ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بخش حمل‌ونقل دریایی در سال ۱۳۹۹

ردیف	عنوان	مقدار	واحد متعارف
۱	مساحت آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران	۱۹۰۰۰۰	کیلومتر مربع
۲	طول سواحل کشور	۵۸۰۰	کیلومتر
۳	خط ساحلی جزایر	۱۰۹۵	کیلومتر
۴	ظرفیت اسمی بنادر تجاری	۲۶۴	میلیون تن
۵	ظرفیت کانتینری بنادر تجاری	۸	میلیون TEU
۶	ظرفیت جابجایی مسافر دریایی بنادر تجاری	۲۴/۸	میلیون نفر
۷	ظرفیت ناوگان تجاری دریایی کشور	۷/۱	میلیون تن
۸	ظرفیت ناوگان دریایی نفتی کشور	۱۴	میلیون تن
۹	ظرفیت ناوگان مسافری دریایی کشور	۸۵۰۰	صندلی
۱۰	طول اسکله‌های بنادر	۳۹	کیلومتر
۱۱	مساحت اراضی بنادر	۱۹۴۲۹	هکتار
۱۲	مساحت محوطه‌ها، بارانداز و انبارهای روباز بنادر	۱۳۵۱	هکتار
۱۳	مساحت انبارهای سرپوشیده بنادر	۱۲۸۳	هکتار
۱۴	شرکت‌های فعال در زمینه کارگزاری ترابری دریایی-بندری	۱۵۱۷	شرکت
۱۵	تعداد بنادر بزرگ و متوسط	۱۱	عدد
۱۶	تعداد بنادر و اسکله‌های کوچک	۱۸۳	عدد
۱۷	سرمایه‌گذاری دولتی در توسعه زیرساخت	۱۰۲۳۶	میلیارد ریال
۱۸	سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی	۹۰۸۱۸	میلیارد ریال
۱۹	کنوانسیون و پروتکل‌های الحاقی	۳۰	عدد

منبع: (ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی، ۱۴۰۰؛ سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۳۹۹)

۳.۵. زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی و بنادر ایران

بنادر به‌عنوان حلقه اتصال حمل‌ونقل دریایی و حمل‌ونقل زمینی در زنجیره حمل‌ونقل چندوجهی و لجستیک کالا، دارای نقش مهمی در تسهیل تجارت فرامرزی بوده و زیرساخت‌های بندری متصل و یکپارچه عامل مؤثری در افزایش سطح رقابت‌پذیری کشورها در بازار رقابتی حمل‌ونقل بین‌المللی و همچنین تسهیل و توسعه صادرات، واردات و ترانزیت محسوب می‌شوند. در دیدگاه نوین، جایگاه بنادر علاوه بر موقعیت جغرافیایی مناسب و یا کارایی بالای عملکرد، به نحوه قرارگیری در طول زنجیره تأمین و چگونگی ایجاد اتصال بین مراکز عرضه، تولید، توزیع و مصرف‌کنندگان بستگی دارد. در ایران حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت کالا در بنادر به‌عنوان دروازه حمل‌ونقل دریایی آغاز می‌شود و بنادر محل صادرات و واردات کالا و بار به خارج و داخل هستند. در ایران بیش از ۱۱ بندر تجاری بزرگ و ۱۸۳ بندر کوچک و متوسط فعالیت تجاری و ترانزیتی در بستر دریا را پشتیبانی می‌کنند و با حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی به پسران‌ها در صادرات و واردات کالا و مسافر ایفای نقش حداکثری می‌کنند. ظرفیت این بنادر ۲۶۴ میلیون تن برآورد می‌شود و ظرفیت کانتینری بنادر ۸ میلیون TEU^۴ است و همچنین نزدیک ۲۵ میلیون نفر بنادر ظرفیت جابجایی مسافر دارند که با فراهم‌سازی لجستیک بنادر، ظرفیت آنها می‌تواند در منطقه و جهان قابل رقابت باشد. از نظر لجستیک این بنادر پهنایی به مساحت ۱۹۴۲۹ هکتار را در برمی‌گیرند و دارای ۳۹ کیلومتر اسکله هستند. مساحت محوطه‌ها و انبارهای روباز بنادر ۱۳۵۱ هکتار و مساحت انبارهای سرپوشیده که در تخلیه و باگیری کالا مهم هستند نزدیک ۱۲۸۳ هکتار می‌باشد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۹). این موارد برای ایران با این قابلیت‌های ترانزیتی کافی نیست و در صورت توسعه بنادر باید افزایش یابند تا بتواند جواب‌گوی حمل‌ونقل دریایی ایران و زنجیره تأمین کالا در پسران‌ها باشد. یکی از راه‌های توسعه بنادر و فراهم‌سازی لجستیک آنها تا حدود زیادی بستگی به میزان سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی و دولتی دارد که در ایران میزان سرمایه‌گذاری دولتی در توسعه زیرساخت‌ها ۱۰۲۳۶ میلیارد ریال و بخش غیردولتی ۹۰۸۱۸ میلیارد ریال می‌باشد که این مقدار نمی‌تواند شرایط لازم برای توسعه زیرساخت‌ها و رقابت‌پذیری بنادر را در بیرون ایجاد نماید و البته در این میان نباید از نقش دیپلماسی اقتصادی کشور در بستن توافق‌نامه و تفاهم‌نامه و نیز عضویت در پیمان‌ها و پروتکل‌های منطقه‌ای و بین‌المللی غافل شد و در این راستا کشور ایران در ۳۰ کنوانسیون و پروتکل امور دریایی مشارکت و عضویت دارد که از نظر کمیت عدد قابل قبولی است ولی تاکنون این عضویت‌ها نتوانسته منجر به جذب قابل‌قبولی از سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر و گسترش پسران‌های آن در کشور شود و سهم ایران را در شاخصه‌های دریایی در جهان و منطقه ارتقا ببخشد. با وجود این، ایران تمام تلاش خود را کرد تا با وجود تحریم‌ها از فرصت‌های محدودی چون اعتبارات چینی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه بخش‌های ریلی و بندری استفاده کند و هزینه‌های قابل‌توجهی برای توسعه این بخش‌ها انجام داد که طبق آخرین تخمین‌ها از سال ۲۰۱۶ تاکنون حدود ۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده است. مطابق برنامه‌های کشور، ایران باید تمام بنادر اصلی خود را به شبکه ریلی ملی متصل کند. این امر، پتانسیل ترانزیت کشور را به میزان قابل‌توجهی افزایش خواهد داد (صمدی‌نیا، ۱۴۰۰). 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 دوی فاصله بسیار وجود دارد. در کشور ما ایران 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 تبدیل‌شدن به بازار یا قطب توزیع منطقه‌ای را ندارند، لذا ممکن است امکان تبدیل‌شدن آنها به بنادر نسل سوم به‌علت محدودیت‌های طبیعی وجود نداشته باشد (جعفری و همکاران، ۱۳۹۱: ۵). اما، باوجود برخورداری ایران از موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی و ظرفیت‌های زیرساختی؛ نظیر دسترسی آسان به آب‌های آزاد و استقرار در محل تلاقی مهم‌ترین دالان‌های ترانزیتی آسیا، بنادر آن از تردد لازم برخوردار نیستند و توان رقابت با بنادر مدرن حاشیه جنوبی خلیج فارس را ندارند. در این راستا، عوامل و دلایل زیادی نقش دارند که می‌توان بدین صورت بیان داشت: باید گفت بین میزان تردد کشتی‌های خارجی در بنادر با عوارض و تعرفه‌ها و همچنین هزینه‌های تخلیه و بارگیری رابطه معناداری وجود

۴. (طول معادل ۲۰ فوت که حدوداً ۶/۱ متر است) Twenty – foot Equivalent Unit.

دارد. در بنادر ایران تعرفه‌ها و عوارض بنادری به نسبت بنادر جنوبی خیلی گران است و باعث عدم تردد کشتی‌های خارجی و باراندازی و بارگیری آنها در بنادر ایرانی شده است. از دلایل دیگر می‌توان به پایین بودن کمیت و کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در پسکرانه‌های بندری اشاره کرد. این موضوع با طولانی کردن زمان ترانزیت از مزیت و جذابیت آن می‌کاهد و در ایران با وجود تلاش‌هایی که در این زمینه انجام شده و می‌شود، در قیاس با کشورهای جنوب کم و قابل رقابت نیست (دانشمند، ۱۴۰۰). دولتی بودن مدیریت بنادر و حضور کم بخش خصوصی در مدیریت یکی دیگر از دلایل کم‌رونقی بنادر ایران است. چرا که سال‌هاست بنادر تحت مدیریت دولتی اداره می‌شوند و دولت اگر تاکنون می‌توانست گشایشی صورت می‌داد که قابل رقابت با کشورهای منطقه باشد، پس می‌طلبید به بخش خصوصی حداقل به‌عنوان یک تجربه میدان داد. میزان تردد در بنادر ارتباط مستقیمی با سیاست خارجی کشور دارد (حسین‌پور، ۱۳۹۵: ۴۶). بنادر به‌عنوان دروازه صادرات و واردات متأثر از سیاست خارجی است. تحریم‌های امریکا علیه ایران در این راستا قابل تحلیل است و باعث شده از رقابت‌پذیری بنادر ما کاسته شود و به‌عنوان فرصتی برای رقبای ایران باشد. علاوه بر این دلایل، می‌توان به قوانین و مقررات داخلی، کیفی بودن نیروی انسانی و مدیریت و همچنین برخورداری از فناوری و تبلیغات اشاره داشت که هر کدام بر رقابت‌پذیری بنادر ایران با رقبای منطقه‌ای مؤثرند. البته نباید از کوچک سرزمینی کشورهای حاشیه جنوبی غافل شد؛ چرا که این عامل جغرافیایی باعث چابکی حمل‌ونقل و کیفیت حمل‌ونقل سرزمینی و کم کردن هزینه‌ها دانست، اما ایران جزو کشورهای بزرگ سرزمین است. از این‌رو حمل و نقل آن طولانی و هزینه‌ها در پسکرانه‌های بندری بالاست. پس با این اوصاف، اگر حمل و نقل پسکرانه یعنی اتصال از بنادر به سایر نقاط داخلی یا مبادی خروجی به شکل بهینه صورت پذیرد و عملیات بندری تسریع شود و همچنین تعرفه بنادر را در رقابت با دیگر بنادر حوزه خلیج فارس کاهش دهیم، سپس امکان سرمایه‌گذاری خارجی را مهیا کنیم، آنگاه می‌توان شاهد رونق بنادر ایرانی و رقابت‌پذیری با کشورهای خلیج فارس و منطقه بود.

۴. ۵. وضعیت ناوگان ملی و اقیانوس‌پیمای ایران

ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دارای نزدیک ۱۶۵ فروند کشتی تجاری است که با ظرفیت ۵ میلیون و ۸۰۰ هزار تن بار حمل می‌کنند و صاحب پنجمین خط نفتکش دنیا با ۴۶ فروند انواع شناورهاست. گزارش منتشر شده از سوی صندوق توسعه صنایع دریایی نشان می‌دهد، ایران ۰/۹۵ درصد حجم اقیانوس‌پیمایا را در سراسر جهان دارد و از این نظر، در جایگاه بیست‌وسوم جهان قرار گرفته است. چنانکه این گزارش اشاره می‌کند، بر اساس آمار ارائه شده توسط مؤسسه کلارکسون در سال ۲۰۱۵ میلادی، ایران دارای ۲۲۷ فروند شناور اقیانوس پیمای بوده که از این تعداد، ۱۰۸ فروند با پرچم ایران و بقیه، با پرچم کشورهای دیگر در حال فعالیت هستند. که در بین کشورهای مالک کشتی رتبه ۱۳ در جهان را اراست. بر طبق این گزارش، ایران ظرفیت ۱/۰۴ درصد از کل تناژ مرده جهان را در اختیار دارد. اما بر اساس گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) در سال ۲۰۲۱ که می‌تواند مبنای ارزیابی مناسبی برای ناوگان تجاری کشور باشد، تعداد کشتی‌های ایران را ۲۵۴ فروند اعلام و کل ظرفیت حمل بار ناوگان حمل و نقل دریایی ایران را ۱۹ میلیون و ۲۵۱ هزار تن برآورد کرده است (آنکتاد، ۲۰۲۱). در این گزارش مقایسه ایران با سایر کشورها نشان می‌دهد این کشور از نظر ظرفیت حمل بار دریایی در رتبه ۲۲ جهان قرار دارد. ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران بیشتر از کشورهایی مثل هلند، عربستان، ایتالیا، برزیل، فرانسه، کانادا و سوئد است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۱۸۰ نمایندگی در کشورهای مختلف و ۱۹ شرکت زیرمجموعه در داخل کشور در زمینه ترانزیت و حمل‌ونقل کالاهای صادراتی و وارداتی، به‌صورت فله‌بر یا کانتینر در اقصی نقاط دنیا فعالیت می‌کند. اما این شرکت بیشتر در خطوط اروپا، مالتا، مدیترانه، آسیا فعال می‌باشد. در این میان، آسیا و خاور دور مهم‌ترین خط حمل‌ونقل شرکت کشتیرانی ایران است (شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۱). طبق برخی آمارها، ۹۰ درصد ناوگان کشور تحت پرچم ملی قرار دارند و به همه بنادر مهم دنیا تردد می‌کنند. باوجود این تنها نیمی از ظرفیت موجود ناوگان صنعت دریایی ایران، مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد و سهم ایران از ناوگان دریایی جهان، در حدود یک درصد است (ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی، ۱۴۰۰). شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، هم‌اکنون با در اختیار داشتن ناوگانی از ۱۷۰ فروند کشتی، به‌عنوان بزرگترین شرکت خدمات کشتیرانی خاورمیانه به‌شمار می‌رود. از مسائل اصلی کشتیرانی

ایران، مالکیت دولتی و نیز سهمیه بودن بخش شبه دولتی یعنی دو صندوق بازنشستگی و تأمین اجتماعی در سهام شرکت کشتیرانی است که همواره مورد انتقاد منتقدان است. به نظر می‌رسد ورود بخش خصوصی می‌تواند برخی از تعاملات بین‌المللی و به‌روز رسانی‌ها را در این زمینه به‌صورت فعال‌تر و با سرعت بیشتری در پی داشته باشد و قدرت رقابت‌پذیری کشتیرانی ایران را در محیط منطقه‌ای و بین‌المللی بیشتر کند.

۵.۵. وضعیت زیرساخت‌های ترانزیت دریایی ایران در منطقه و جهان

ایران با داشتن مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک که پیش از این به آنها اشاره شد، توانایی تبدیل شدن به یکی از مراکز مهم تجارت در منطقه و حتی دنیا را داراست، اما شوربخانه تاکنون توسعه لجستیک در کشور به‌طور جدی مورد توجه قرار نگرفته است. از این‌رو، برای روشن شدن این موضوع به بررسی وضعیت ایران بر اساس شاخص‌های بین‌المللی در منطقه و جهان می‌پردازیم. از جمله این شاخص‌ها که می‌تواند نمایانده خوبی باشند؛ شاخص عملکرد لجستیکی حمل‌ونقل، شاخص کیفیت زیرساختی حمل‌ونقل دریایی و عامل تخلیه و بارگیری کانتینری می‌باشد. علاوه بر این دو شاخص به وضعیت ایران در تخلیه و بارگیری کانتینری به‌عنوان یک عامل ترانزیتی دریایی اشاره می‌شود. شاخص عملکرد لجستیکی که با نماگرهای خود جزئیات زیرساختی را لحاظ می‌کند و توسط بانک جهانی جهانی ارائه می‌شود. نگاهی به جایگاه ایران در شاخص‌های مرتبط با حوزه لجستیک، به‌خوبی بیانگر ضعف عملکردی کشور در این زمینه و عدم توسعه زیرساخت‌های لجستیکی است. بر اساس آخرین گزارش بانک جهانی، ایران در شاخص عملکرد لجستیک سال ۲۰۱۸، دارای نمره ۲٫۸۵ از ۵ (بهترین وضعیت) است و جایگاه ۶۴ را در میان ۱۶۰ کشور به خود اختصاص داده است. هرچند که مقایسه این آمار با وضعیت کشور در سال ۲۰۱۶ نشان می‌دهد که طی سال‌های اخیر وضعیت ایران در بخش لجستیک بهبود یافته، اما در قیاس با متوسط نمره و رتبه کشور در شاخص مذکور طی سال‌های ۲۰۱۲-۲۰۱۸ که به ترتیب معادل ۲٫۷۱ و ۸۱ است، ایران در حوزه لجستیک پیشرفت چندانی نداشته و از زیرساخت‌های لجستیکی کارآمد برخوردار نیست. گزارش رقابت‌پذیری جهانی درباره اجزاء زیرساخت‌های ایران به-ویژه در زیرساخت‌های دریایی که در سال ۲۰۱۸ منتشر شده است، موید این مطلب است (جدول شماره ۳).

جدول ۲. وضعیت ایران در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در جهان

رتبه در ۱۴۰ کشور	نمره از ۰ تا ۱۰۰	زیرشاخص
۳۹	۷۷/۲	شاخص شبکه اتصال جاده‌های داخلی
۷۱	۴۸/۵	کیفیت جاده‌ها
۷۰	۱۲/۳	تراکم خطوط ریلی (در هر ۱۰۰۰ کیلومتر مربع)
۵۱	۴۶/۶	کیفیت خدمات قطارها
۴۹	۵۹	شاخص اتصال خطوط هوایی با دنیا
۱۲۱	۳۷/۸	کارایی خدمات حمل‌ونقل هوایی
۴۲	۴۰/۸	شاخص شبکه اتصال بنادر با خطوط کشتیرانی دنیا
۷۵	۴۸/۱	کارایی خدمات بندری

Source: The Global Competitiveness Report, 2018

عملکرد لجستیک کشورهای رقیب منطقه‌ای ایران بر اساس گزارش بانک جهانی در ۲۰۱۸، در جدول ذیل آورده شده است، آمار جدول گویای آن است که در حال حاضر کشور آلمان دارای بهترین وضعیت لجستیک در جهان است و از کشور سنگاپور طی دهه اخیر سبقت گرفته است. در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، طی یک دهه اخیر کشور امارات متحده عربی دارای بهترین وضعیت لجستیک است و وضعیت لجستیک خود را بهبود بخشیده است. در بین کشورهای مورد بررسی، طی یک دهه اخیر، کشورهای قطر و عمان بیشترین تحول را در مؤلفه‌های لجستیک خود ایجاد نموده‌اند و وضعیت لجستیک خود را به نحو قابل توجه ارتقا بخشیده‌اند. ایران با اینکه از ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸ از رتبه ۹۶ به رتبه ۶۴ صعود داشته است، ولی با بررسی

آن در طول این مدت نشان می‌دهد که این روند صعودی ماندگار نمی‌ماند؛ چرا که رتبه ایران در ۲۰۰۷ برابر ۷۸ بوده که روندی زیگزاکی را پیموده است. با این حال، در مقایسه با کشورهای منطقه درخصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهایی است که فاقد این گونه مزایای لجستیکی هستند.

جدول ۳. وضعیت شاخص عملکرد لجستیک در کشورهای منطقه

کشور	رتبه	درصد از بهترین عملکرد (۱۰۰)
امارات	۱۱	۹۲/۳۵
قطر	۳۰	۷۷/۲۸
عمان	۴۳	۶۸/۶۲
ترکیه	۴۷	۶۷/۰۳
عربستان	۵۵	۶۲/۸۲
بحرین	۵۹	۶۰/۴۴
کویت	۶۳	۵۸/۱۴
ایران	۶۴	۵۷/۸۷
مصر	۶۷	۵۷/۰۰
اردن	۸۴	۵۲/۷۳
پاکستان	۱۲۲	۴۴/۳۳

Source: lpi.worldbank.org, 2018

شاخص دیگر شاخص کیفیت زیرساختی حمل‌ونقل دریایی است که از سوی مجمع جهانی اقتصاد (داووس) هر سال ارائه می‌شود که می‌توان به مقایسه وضعیت زیرساختی ایران در منطقه و جهان نائل آمد. بر اساس این شاخص ایران در منطقه رتبه دهم و در جهان هفتادویکم است که این رتبه می‌تواند نشان‌دهنده وضعیت نامناسب ایران در ترانزیت دریایی و زیرساخت‌های مرتبط با آن باشد. این وضعیت نشان می‌دهد که بنادر ما یارای رقابت با بنادر کشورهای جنوب خلیج فارس و منطقه را ندارند و برای رسیدن به پیشرفت دریاپایه بایستی کیفیت زیرساخت‌های دریایی کشور را بالا ببریم و موانعی که در کیفی‌سازی بنادر و از تردد کشتی‌های خارجی در آنها می‌کاهد که پیش از این بدانها پرداخته شد، رفع نمود.

جدول ۴. وضعیت کیفیت زیرساخت‌های بندری و دریایی ایران در کشورهای منطقه

کشور	نمره (۷-۱)	جایگاه در جهان	جایگاه در منطقه
امارات	۶/۲	چهارم	اول
قطر	۵/۶	دوازدهم	دوم
بحرین	۵/۱	سی‌ام	سوم
مصر	۴/۷	چهل‌ویکم	چهارم
عربستان	۴/۷	چهل‌ودوم	پنجم
عمان	۴/۶	چهل‌وهشتم	هفتم
اردن	۴/۵	پنجاه‌ویکم	هشتم
ترکیه	۴/۵	پنجاه‌وچهارم	نهم
ایران	۴	هفتادویکم	دهم
پاکستان	۴	هفتادوسوم	یازدهم

Source: World Economic Forum, 2018

یکی دیگر از معیارهایی که توانمندی لجستیک دریایی ایران را به‌خوبی نمایانگر است تخلیه و بارگیری کانتینر است امروزه سوخت‌گیری دریایی برای شناورهای دریایی یکی از صنایع جانبی دریایی است که می‌تواند منافع زیادی برای ساحل‌نشینان

فراهم کند. در این راستا، می‌توان به سهم ایران در تخلیه و بارگیری کانتینر اشاره داشت. ایران با ۲/۳۷ میلیون تن TEU معادل ۵/۹ درصد کشورهای منطقه خلیج فارس و ۰/۶ درصد کشورهای آسیایی و ۰/۳۲ درصد جهان از تخلیه و بارگیری کانتینری را به خود اختصاص داده است که سهم ناچیزی را با توجه به ظرفیت‌های ایران را در برمی‌گیرد (رستگاری، ۱۴۰۰: ۴۵) که با توجه قابلیت‌های ایران قابل تامل است و ضعف در این عرصه را می‌رساند. چرا که کشورهای منطقه با قابلیت‌های ضعیف دریاباگی، خیلی جلوتر از ایران در برخورداری از منافع اقتصادی دریا قرار دارند.

جدول ۵. تخلیه و بارگیری کانتینر در سال ۲۰۱۸

سهم ایران	TEU	جامعه آماری
درصد ۰/۳۲	۷۳۹/۲۶ میلیون	جهان
درصد ۰/۶	۴۶۱ میلیون	آسیا
درصد ۵/۹	۴۰ میلیون	منطقه غرب آسیا و کشورهای خلیج فارس
-	۲/۳۷ میلیون	ایران

منبع: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۸

۵.۶. آسیب‌شناسی زیرساخت‌های ترانزیت دریایی ایران

همانطوری که ملاحظه شد با توجه به شاخص‌های جهانی و منطقه‌ای وضعیت ایران در مقایسه با برخی از کشورها، تأکیدی بر عدم توسعه بخش لجستیک و وضعیت نامناسب زیرساخت‌های لجستیکی به‌ویژه در زیرساخت‌های ساحلی و پسکرانه‌ای است که کاهش قدرت رقابت‌پذیری و تجارت کشور را به‌دنبال داشته است و تا رسیدن ایران به جایگاه قابل رقابتی با دنیا در حوزه دریایی فاصله زیادی هست. روند رو به رشد اما کم رونق آمار ترانزیت از ایران که عمدتاً با تکیه بر کریدور شمال به جنوب شکل گرفته، اگرچه بسیار حائز اهمیت است اما این ارقام متناسب با پتانسیل موجود کشور نیست و باید همزمان به کلیه مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال، جنوب، شرق و غرب کشور که تکمیل‌کننده کریدورهای بین‌المللی هستند، توجه ویژه نماییم. در این راستا می‌تواند موانع و چالش‌های آن بررسی و آسیب‌شناسی شود تا بتوان به پیشنهادها راهگشایی در این عرصه رسید.

۱. ۵.۶. موازی‌کاری نهادی و رویکردهای متناقض در سیاست‌های حمل‌ونقل و ترانزیت کشور

یکی از مشکلات اصلی که تاکنون در ترانزیت وجود داشته، خلأ مربوط به تصمیم‌گیری و تعدد سازمان‌ها و ارگان‌های تصمیم‌گیر در ترانزیت بوده است و از همه مهمتر اختلاف دیدگاه میان آنها می‌باشد (اسکندری، ۱۳۸۸: ۲۳). باوجود دارا بودن ظرفیت بالقوه در بخش ترانزیت، کشتی‌ها، قطارها و کامیون‌های ایرانی عمدتاً یک سر خالی تردد می‌کنند. زیرا در حال حاضر نیمی از ظرفیت حمل‌ونقل ایران، به‌طور صحیح مورد استفاده ترانزیت قرار نگرفته است، یکی از دلایل مهم این امر می‌توان به عدم هماهنگی میان دستگاه‌های متولی این صنعت اشاره نمود (پابرجا، ۱۳۹۸: ۱۵). به‌نظر می‌رسد برای کالای ترانزیتی عبوری از کشور، ۱۴ نهاد و سازمان دارای نقش هستند. همین عامل باعث شده است با طولانی‌شدن زمان عبور کالا از کشور، در بلندمدت از جذابیت ترانزیتی ایران کاسته و بر آهنگ رבוده‌شدن ظرفیت‌های ترانزیتی کشور از سوی کریدورهای رقیب افزوده است این نهادها با بخشی‌نگری، ترانزیت کالا از ایران را مختل کرده‌اند و بدون آنکه آنها نسبت به خللی که به ترانزیت وارد می‌کنند، مسئولیت‌پذیر باشند. آنچه از حاکمیت کلان یک کشور درخصوص تجارت و حمل‌ونقل و ترانزیت انتظار می‌رود، تسهیل در این حوزه‌ها است. اقداماتی چون تنظیم سیاست‌ها در حوزه تجارت و حمل‌ونقل، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، بهینه‌سازی مبادی ورود و خروج کالا، ساده‌سازی و هموارسازی رویه‌ها و دستورالعمل‌ها، به‌کارگیری فناوری‌های جدید (مانند پنجره واحد تجاری) و ظرفیت‌سازی را می‌توان از جمله اقدامات تسهیل‌کننده در این حوزه‌ها دانست. تسهیل تجارت و تسهیل حمل‌ونقل دو مقوله مستقل از یکدیگر نیستند. در واقع این دو حوزه با یکدیگر ارتباط متقابل داشته و در برخی موارد حتی همپوشانی نیز دارند. اقدامات تسهیل‌گری در یک حوزه بدون توجه به مشکلات و موانع تأثیرگذار موجود در

حوزه دیگر نمی‌تواند به نتیجه مؤثر و مطلوبی منجر شود. نبود یک متولی واحد برای لجستیک در راستای درک و احیای موقعیت ترانزیتی کشور در جهت منافع اقتصادی، ناهماهنگی و موازی‌کاری در تصمیم‌گیری‌ها و سیاستگذاری‌ها می‌تواند رقابت‌پذیری کشور را تحت‌تأثیر قرار دهد. با توجه به اینکه ترانزیت دریایی یک فعالیت فرابخشی است، بسیاری از نهادهای حاکمیتی کشور بایستی در این خصوص ایفای نقش کنند تا پیشرفت دریایی محقق شود (فاضلی، ۱۳۹۱). از این‌رو، تحقق این مهم مستلزم رفع این موازی‌کاری‌ها از قانون‌گذاری تا اجرا است. در این‌صورت، با یکپارچگی و همراستایی وظایف نهادهای مرتبط ضمن فراهم‌سازی لجستیک ترانزیت دریایی، سیاست دریامحوری به‌صورت جامع نهادینه و اجرایی می‌شود.

۲.۶.۵. کمبود ناوگان فعال ترانزیتی و بالابودن عمر ناوگان تجاری مطابق با استانداردهای بین‌المللی

ضعف‌های زیرساختی در حوزه ناوگان ترانزیت برای مراودات مالی و تجاری با کشورهای همسایه چالش اصلی بازرگانان و فعالان این عرصه بوده است و این مساله سال‌هاست که حوزه بازرگانی خارجی را به خود مشغول کرده است. نبود زیرساخت‌های لازم برای ناوگان فعال ترانزیتی، فرسودگی و مدرن نبودن ناوگان حمل‌ونقل، از مهم‌ترین ضعف‌های صادرات و واردات کالا به‌ویژه در بنادر و پایانه‌های حمل‌ونقل دریایی هستند (جلالی‌فر، ۱۴۰۰/۰۴/۱۰). زیرا قدرت دریانوردی بالا نیازمند ناوگان دریایی مناسب است و حمل‌ونقل دریایی تأثیر بسزا و نقش ویژه‌ای در پویایی اقتصاد ایران دارد و می‌تواند شرایط را برای اجاره شناورها، حمل با تناژ بالا، امکان تردد به بنادر مهم جهان و غیره تغییر دهد (حافظی بیرگانی، ۱۴۰۰).

۳.۶.۵. کمبود منابع مالی جهت ارائه خدمات پیشرفته و توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری کشور

زیرساخت‌های دریایی بسیار پرهزینه و تا حدی به شرایط محیط وابسته هستند. توجه کامل به زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر می‌تواند برای بندر مزیت رقابتی ایجاد کند. از آنجاکه جابجایی کالا از طریق دریا عمدتاً به‌صورت بین‌المللی است و فناوری ناوگان حمل‌ونقل دریایی روز به روز در حال پیشرفت است، توجه به توسعه و ارتقا زیرساخت‌های بنادر امری ضروری می‌باشد (مخبر، ۱۳۹۹: ۱۷۰). با توجه به این شرایط ناوگان دریایی ایران به‌دلیل ضعف سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری خارجی و پرهزینه‌بودن آن برای بخش دولتی همواره با کمبود منابع مالی برای توسعه زیرساخت‌ها مواجه است و نمی‌تواند با توجه به ظرفیت‌های عظیمی که در بخش دریا نهفته است آنها را احیا و در خدمت توسعه کشور قرار دهد. زیرساخت بنادر محدود به ارائه خدمات به کشتی‌ها و جابجایی کالا درون بندر نیست بلکه نقل و انتقال کالا به داخل و خارج از بندر از طریق خشکی‌های پسرانه را در برمی‌گیرد که نیاز به منابع مالی برای تجهیز و توسعه آنها دارد که توسعه بنادر مستلزم فراهم‌سازی همه‌جانبه آنهاست.

۴.۶.۵. ضعف زیرساختی در حمل‌ونقل ترکیبی و نبود شبکه ارتباطی مناسب با پسرانه‌ها

حمل‌ونقل چندوجهی یکی از پیچیده‌ترین موضوعات حمل‌ونقل و از مهم‌ترین تحولات توسعه فضای کسب و کار جهانی در دهه‌های اخیر در راستای افزایش بهره‌وری لجستیک در امر صنعت و تجارت محسوب می‌گردد. به‌طور کلی، حمل‌ونقل چندوجهی به‌منظور حمل یک‌سره کالاها از مبدأ به مقصد با قراردادی واحد تعریف می‌شود که نوعی بهره‌برداری ترکیبی از روش‌های مختلف حمل‌ونقل محسوب می‌شود (میان‌دوآبچی و سلیمانی، ۱۳۹۲: ۲۸). به‌عبارتی، روش نظام‌مند حمل‌ونقل چندوجهی سبب می‌شود تا از هزینه‌های سربار کاسته شده به مقصد مورد نظر برسد و کالا با ضریب ایمنی بالا از مبدأ حمل و به‌صورت فرایندی مستمر به مقصد منتقل می‌شود. حمل‌ونقل طی دهه‌های گذشته از نگرش تک‌وجهی در پی افزایش فشار تقاضای صنایع به مدیریت شرکت‌های حمل‌ونقل، به حمل‌ونقل چندوجهی تغییر یافته است. این روش، نوعی شیوه حمل‌ونقل نیست، بلکه نظام هماهنگ‌کننده روش‌های مختلف حمل‌ونقل برای محموله‌ها است و اگرچه حمل‌ونقل چندوجهی در راستای یکپارچه‌سازی روش‌های حمل‌ونقل هوایی، زمینی، ریلی و دریایی است؛ اما به‌عنوان سیستمی که در آن بازده مجموع بزرگتر از بازده هر یک از بخش‌ها است، دارای اهمیت بسیار است. شیوه حمل‌ونقل چندوجهی مزایای زیادی در مقایسه با روش‌های حمل‌ونقل تک‌وجهی دارد (شجاعی، ۱۳۹۶: ۱۰). برقراری توازن در به‌کارگیری زیرساخت‌های مختلف حمل‌ونقل، به حداقل-

رسانی جابجایی و تغییر وضعیت محموله‌ها در حین حمل و در نتیجه کاستن از هزینه‌های حمل و کاهش آسیب‌دیدگی کالاها، تسهیل فرآیند تجارت بین کشورها، کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری، سرعت بیشتر انتقال کالا، انعطاف‌پذیری و قابلیت اطمینان بالاتر، ساده‌سازی در مدیریت اطلاعات و ردگیری کالا و تسهیل در فرآیند کنترل اعم از اسناد، تعرفه‌ها و مسئولیت‌ها، نمونه‌هایی از برتری حمل‌ونقل چندوجهی به روش‌های تک‌وجهی و سنتی است. اما این شیوه حمل‌ونقل به دلیل ضعف در زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی لجستیکی در کشور مورد غفلت بوده است. امروزه بنادر اصلی و تجاری کشور در اتصال با زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای از کمیت و کیفیت بالایی برخوردار نیستند و این باعث شده است که تناسبی بین امکانات و ورودی‌های بنادر با شبکه‌های پسرانه‌ای نباشد و هماهنگی لازم بین آنها شکل نگیرد. به عنوان مثال بنادر کشور به طور کامل به شبکه ریلی متصل نیستند. یا در جاهایی که به شبکه ریلی متصل هستند از سازوکارهای حمل‌ونقل ترکیبی و فناوری‌هایی که تخلیه و بارگیری بین قطار و کشتی و تریلی را سریع و مکانیزه می‌کنند، بهره نمی‌برند. مجموعه‌های انبارداری، سیلوها، سردخانه‌ها و ... که باید در پسرانه‌های بنادر مهم کشور مثل چابهار به شکل متمرکز ایجاد شوند در نقاط مختلف پراکنده‌اند (اخباری، ۱۴۰۰: ۳۲). این مساله از معضلات مهم ترانزیت دریایی کشور است که آن را از دستیابی به حمل‌ونقل چندوجهی با تقویت ترانزیت دریایی باز می‌دارد.

۵.۶.۵. اثرات تحریم‌های قدرتهای جهانی در پیوستن ایران به دالان‌های اولویت‌دار حمل‌ونقل منطقه‌ای و بین‌المللی

یکی از مصادیق بارز دیپلماسی اقتصادی، توجه سیاست خارجی به گلوگاه‌های ارتباطی و ترانزیت کالا است. امروزه دیپلماسی اقتصادی فعال و مؤثر کار ویژه و وظایف راهبردی دولت در سیاست خارجی است. کشورهایی که فاقد دیپلماسی اقتصادی فعال هستند یا آن را جدی نمی‌گیرند، در جهانی که امروزه اقتصاد و ارتباطات آن جهانی شده است در انزوای اقتصادی می‌مانند مجبورند همیشه منفعلانه با تحولات اقتصاد سیاسی بین‌الملل برخورد کنند و نمی‌توانند از این فضا در راستای منافع ملی خود گام بردارند. از این‌رو، جمهوری اسلامی مستثنا از این فضا نیست. از این‌رو، برای دستیابی به قطب ارتباطات بین‌المللی و پیوستن به دالان‌های اولویت‌دار ترانزیتی تلاش می‌کند دیپلماسی اقتصادی فعالی در سطح منطقه و بین‌الملل در فعال‌سازی مزیت‌های ارتباطی کشور داشته باشد. چرا که فعال‌سازی مزیت‌های ارتباطی کشور و فراهم‌کردن زیرساخت‌ها و لجستیک دریایی آن ارتباط معناداری با تعامل حداکثری و دیپلماسی فعال دستگاه سیاست خارجی با همسایگان و کشورهای منطقه و جهان و عضویت در کنوانسیون و اتحادیه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی حمل‌ونقلی دارد. اما این مهم هنوز در دستگاه دیپلماسی کشور به دلیل تحریم‌های بین‌المللی از سوی آمریکا، محقق نشده است. این تحریم‌ها مانع از دستیابی کشور در بهره‌گیری از موقعیت دریایی و مزیت‌های ارتباطی و ترانزیتی منطقه‌ای و بین‌المللی شده است. این یکی از چالش‌های جدی ترانزیت دریایی کشور در ارتباط و استفاده از زیرساخت‌های پیشرفته دریایی و لجستیک دریایی است. اعمال تحریم‌های اقتصادی و سیاسی از سوی آمریکا باعث شده با محدودکردن واردات و صادرات کالا و نیز با بن‌بست‌های مالی، کشور را در فشار و مضیقه قرار دهد. از این‌رو، حمل‌ونقل دریایی به‌ویژه بنادر به عنوان مبادی و دروازه کشور بیشترین تأثیر را از تحریم‌ها می‌پذیرند. آثار تحریم در بنادر علاوه بر کم‌شدن حجم کالا و شلوغی و تردد، مانع ورود خدمات و تجهیزات پیشرفته لجستیکی می‌شوند و باعث می‌شود که زیرساخت بنادر و خدمات بندری در سطح پایینی عرضه شود و از کیفیت حمل‌ونقل دریایی به نحو چشم‌گیری می‌کاهد. از سوی دیگر تحریم‌ها باعث می‌شود که هزینه خدمات و تجهیزات لجستیکی را بالا می‌برد و زنجیره تأمین کالا را با سختی مواجه کند و هزینه آن را بالا می‌برد. این مساله امروزه گریبانگیر کشور است و باعث شده است که ترانزیت دریایی را از نظر ارتباط با کشورها و خدمات لجستیکی تحت تأثیر قرار دهد و بنادر کشور را از رونق لازم ببندد. انزوای سیاسی ایران و تحریم‌های ظالمانه اقتصادی و سیاسی علیه ایران در ناپدیدانگاشتن موقعیت ترانزیتی ایران و ارتقای نقش کریدورها، مزید بر علت شده است (نجفی، ۱۳۹۷: ۹) که بر رشد منافع ترانزیتی کشور و گلوگاه‌های ارتباطی آن با جهان بیرون هم در فراهم‌سازی زیرساخت‌ها و هم در جذب فناوری در حوزه حمل‌ونقل سایه افکنده است و پیشرفت ایران در عرصه ترانزیت به‌ویژه ترانزیت دریایی را در محاق گذاشته است. در این راستا، دستگاه دیپلماسی کشور با پیگیری سیاست همسایگی و عضویت در اتحادیه‌های منطقه‌ای و پیمان‌های بین‌المللی همواره به دنبال نیازسازی ارتباطی و اقتصادی لازم با کشورهای همسایه و منطقه بوده تا

بتواند به‌عنوان یک اهرم فشار بر اعمال تحریم‌ها مقابله و در صورت امکان آنها را دور بزند و ترانزیت کشور به نوعی معطل و منفعل این فضا نماند.

۶.۵. تشدید رقابت‌های بندری و دریایی در منطقه

بنادر به‌عنوان یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره تأمین جهانی کالا (لجستیک)، بازارهای گوناگونی دارند. در این دسته از بازارها، بنادر سعی دارند تا با قرارگرفتن در مسیر زنجیره تأمین کالاها نسبت به افزایش سهم ترافیک یک یا چند نوع کالای خاص اقدام کنند تا در نهایت به‌عنوان هاب کالا شناخته شوند. این موضوع در مورد بنادر و فرصت‌های ترانزیتی ایران به‌خوبی قابل لمس است. ایران در منطقه‌ای با رقیب‌های دریایی برای تجارت و گردشگری و ترانزیت قرار دارد که گوی سبقت را از آن برده‌اند و قدرت‌های جهانی به خاطر موقعیت استراتژیک خلیج فارس حساسیت ویژه‌ای برای سرمایه‌گذاری در این کشورها به‌ویژه در بنادر آن دارند. در این راستا، می‌توان به توجه قدرت‌های جهانی برای دورزدن فرصت ترانزیتی ایران در افغانستان، ترکیه، پاکستان و کشورهای آسیای مرکز و قفقاز و ظهور رقبای جدید در گوادر پاکستان، بندر بزرگ عراق، خلیفه ابوظبی، دمام عربستان و الت آذربایجان اشاره داشت (پژوهش‌های اتاق ایران، ۱۴۰۰: ۳-۸). کشور امارات و عمان و عربستان به‌عنوان هاب تجاری در منطقه مطرح هستند و بنادر آنها مانند جبل علی و دبی، دمام، سلاله، جفیره و ... فعال هستند و از نظر رتبه-بندی دنیا در جایگاه مناسبی از نظر لجستیکی و تجاری قرار دارند. کشورهای حاشیه جنوبی مانند عربستان، عمان و امارات محور توسعه خود را هرچند انرژی پایه هستند بر دریا تعریف کرده‌اند که رقبای جدی ایران تلقی می‌شوند و با سرمایه‌گذاری کلانی که در این حوزه کرده‌اند باعث کاهش جذابیت بنادر ایران شده‌اند. گذشته از این، کشور رقیب دیگر تجاری ایران ترکیه است که با مزیت‌های ترانزیتی که از موقعیت ژئوپلیتیک خود در این مدت با کشورهای دیگر فراهم کرده است به‌عنوان هاب ترانزیت منطقه مطرح است و در واقع واسط بین آسیا و اروپا و مناطق قفقاز و آسیای مرکزی با خاورمیانه و مدیترانه است و به-خوبی توانسته است به خاطر ضعف زیرساختی و انزوای بین‌المللی ایران از ظرفیت‌های موقعیت ژئوپلیتیک خود و گرفتن مزیت‌های ترانزیتی ایران به نحو شایسته‌ای استفاده کند و قطب ترانزیتی منطقه شود و از مزیت ترانزیتی ایران به نفع پیشرفت ترکیه بکاهد. تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران و نگاه تجاری ایران به غرب مزید بر علت شده و باعث شده است که کشورهای منطقه از این فضا به نفع خود سود ببرند و هم زیرساخت‌های ترانزیتی خود را تقویت کنند و هم بیشتر در این عرصه نیازسازی اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی ایجاد نمایند. این کشورها به‌واسطه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی توانسته‌اند در بنادر خود هم از لجستیک پیشرفته‌ای برخوردار باشند و هم در جذب فناوری‌های جدید لجستیکی پیشگام باشند و در رقابت منطقه‌ای جلوتر از ایران قرار گیرند.

۷.۶.۵. مشارکت پایین بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های دریایی؛

تجربه ملی و جهانی نشان داده که توسعه بدون مشارکت بخش خصوصی واژه‌ای الکن است و این بخش خصوصی است که با توجه به تجربیات، دانش، فن و غیره پای در راه خطیر توسعه و پیشرفت می‌گذارد. به همین دلیل، راه توسعه از بخش خصوصی و مردم می‌گذرد (حروفی ابراهیمی، ۱۳۹۸). در برنامه اجرایی توسعه زیرساخت‌های لجستیکی کشور به‌ویژه در حوزه دریایی باید به این نکته مهم توجه داشت که در کشورهای توسعه‌یافته بیشتر پروژه‌های سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها از طریق وام-های بلندمدت و توسط بخش خصوصی صورت می‌گیرد. حتی زیرساخت‌های با مالکیت دولتی در این کشورها می‌تواند توسط بخش خصوصی توسعه و ایجاد گردند و یا اینکه به‌صورت مشارکت بخش عمومی و خصوصی ساخته شوند. در این صورت می-توان اعتبار مورد نیاز توسعه زیرساخت‌های دریایی را از طریق وام‌های بلندمدت که در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد تأمین کرد. با توجه به اینکه ساختار مشارکت عمومی و خصوصی به مجموعه نهادهای اقتصادی و اجتماعی و کیفیت مداخله دولت و بخش خصوصی در اقتصاد بستگی دارد، لذا ضروری است تا براساس ساختار نهادی کشور و در چارچوب قوانین بالادستی، برنامه‌ریزی منسجمی در جهت بسترسازی افزایش صورت گیرد. ایجاد بانک توسعه زیرساخت‌های ملی یا صندوق‌های پروژه زیرساخت با هدف حمایت از قراردادهای مشارکت می‌تواند در این خصوص راهگشا باشد (علیزاده قره‌باغ، ۱۳۹۶: ۱۱).

۶. نتیجه‌گیری

کشور ایران با اینکه دارای مزیت‌ها و ظرفیت‌های ژئواکونومیک لجستیک دریایی است اما با موانع فراوانی در مسیر ارتقاء لجستیک ترانزیت کالا از کشور مواجه است و این تنگناها باعث شده‌اند، سهم ایران با وجود تمام فرصت‌ها و موقعیت‌هایی که در ترانزیت دریایی کالا از آن برخوردار است، ناچیز باشد و سایر کشورهای منطقه نیز از این مشکلات به نفع خود استفاده نموده و با افزایش عبور کالا از خاک خود، به مزایای فراوان اقتصادی حاصل از ترانزیت دست یابند. به نحوی که برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از موقعیت ژئوپلیتیکی و مزیت‌های لجستیکی ایران، خود را به‌عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح نموده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. از این‌رو، بایستی برای رسیدن به پیشرفت دریایپایه و بهره‌برداری بهینه از موقعیت ژئوپلیتیک کشور، بایستی به نقش فراهم‌سازی لجستیک دریایی و پسرانهای توجه داشت تا بتوان از این بستر، مزیت‌های ژئواکونومیک ترانزیت دریایی را فعال نمود و کشور را به قطب ترانزیتی در منطقه و جهان تبدیل نمود.

در این راستا، با توجه به نتایج این مطالعه پیشنهادات ذیل جهت ارتقا لجستیک ترانزیت دریایی کشور ارائه می‌گردد:

- ۱- آمایش برون‌نگرانه^۵ کلیه سطوح، ابعاد و مراکز لجستیکی در گستره سرزمینی کشور با توجه به موقعیت دریایی ایران؛
- ۲- ایجاد نهاد متولی فرابخش مشخص و واحد بر ترانزیت برای پیوستگی، تعامل مؤثر و یکپارچگی عملکرد ترانزیت دریایی با دیگر وجوه و زیربخش‌های حمل‌ونقل و ارتقای خدمات لجستیکی؛
- ۳- بسترسازی برای بهره‌گیری از مشارکت بخش خصوصی در تقویت زیرساخت‌ها و ایجاد و توسعه خدمات و مراکز لجستیکی؛
- ۴- بهره‌گیری و توجه به دیپلماسی و همکاری مؤثر همسایگی، منطقه‌ای و بین‌المللی با رویکرد افزایش نقش ایران در حمل‌و-نقل بین‌المللی و بهره‌مندی از مزایای ترانزیتی؛
- ۵- توسعه زیرساخت‌ها و تسهیلات دریایی و نوسازی ناوگان دریایی- بندری جهت ارتقا جایگاه ترانزیتی ایران؛
- ۶- دیجیتالی‌شدن فرایندهای ترانزیت با توجه به برخورداری ایران از زیرساخت‌ها و تجربیات مناسب در این زمینه در مقایسه با دیگر کشورهای منطقه؛
- ۷- بسترسازی برای گسترش آموزش و پژوهش در جهت تربیت کادر تخصصی و تولید فکر و نوآوری در حوزه دریایی؛
- ۸- مدرن‌سازی گمرک و روش‌های ثبت کالا در بنادر و آزادسازی تعرفه‌های خدمات بنادر؛

۷. حامیان پژوهش

این پژوهش حامی مالی و معنوی نداشته است.

۸. مشارکت نویسندگان

نویسندگان در تمام مراحل و بخشهای انجام شده سهم برابر داشته‌اند.

۹. تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که هیچ گونه تضاد منافی ندارند.

۱۰. تقدیر و تشکر

نویسندگان بدینوسیله از همه کسانی که به نوعی در انجام این پژوهش یاری رسانده‌اند قدردانی می‌نمایند.

^۵. سازماندهی فضای توسعه ملی در تعامل حداکثری مؤثر با دیگر کشورها با توجه به فرصت‌ها و ظرفیت‌های آنها

منابع

- ابراهیمی، سامان و کیانیان، حمیدرضا و محمودی، مصطفی و فرزین صدر، محمود رضا، (۱۳۹۷)، بررسی سهم دریا در اقتصاد ایران، ضرورت توسعه دریا محور، ارزش افزوده و سهم اشتغال در صنایع دریایی، بیستمین همایش صنایع دریایی، تهران، صص. ۷۱-۵۹.
- اخباری، محمد. (۱۴۰۳). تبیین موقعیت ژئواکونومیک ایران در دالان‌های ارتباطی منطقه‌ای و جهانی، مجموعه مقالات سیزدهمین کنفرانس الگوی اسلامی/ایرانی پیشرفت، مقاله منتشر شده در سیزدهمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، سالن شماره ۱ (صص. ۱۱۶۳-۱۱۹۵)، تهران: مرکز الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت.
- اخباری، محمد؛ قاضی، حسین؛ غفارلو، اکبر. (۱۴۰۱). بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی بندر چابهار، ژئوپلیتیک، ۱۸(۳)، صص. ۷۰-۱۰۰.
- اسکندری، محمود. (۱۳۸۸). روی خوش به ترانزیت، ماهنامه بندر و دریا، ۶۰(۲۶)، صص. ۲۰-۳۲.
- بابرجا، نسرين. (۱۳۹۸). گزارش ترانزیت در ایران، دفتر توسعه صادرات خدمات و محصولات دانش‌بنیان.
- پرند، فرهاد. (۱۳۹۲). نقش ترانزیت خارجی در توسعه روابط بازرگانی ایران با کشورهای آسیای مرکزی، فرصت‌ها و چالش‌ها، بررسی‌های بازرگانی، ۱۱(۶۰)، صص. ۷۲-۸۶.
- جعفری، حسن، سعیدی، سیدناصر، جعفری، حامد. (۱۳۹۱). توسعه بنادر کشور راهبردی موثر در توسعه دریامحور، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، (۱-۶)، کنارک: دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، منطقه سوم نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران.
- جلالی‌فر، سید جلیل. (۱۴۰۰). فرسوده بودن ناوگان دریایی ایران، فانوس دریا. <https://www.tahlilbazaar.com/news/101293>
- حافظی بیرگانی، رضا. (۱۴۰۰). ضرورت نوسازی ناوگان دریایی کشور، ماهنامه صنعت حمل‌ونقل، <https://iran-transportation.com>
- حروفی ابراهیمی، بهمن. (۱۳۹۸، آذر). توسعه دریایی از کجا می‌گذرد؟، ماهنامه حمل‌ونقل و توسعه، ۲(۱۱۱)، صص ۱-۳۰.
- حسین‌پور، عبدالکریم. (۱۳۹۵). سیاست‌هایی جهت افزایش قدرت رقابت ایران در تجارت حمل‌ونقل دریایی، جاده، ۲۴(۸۶)، صص ۴۵-۵۶.
- حیدرپور، افشین‌رضا؛ علیزاده قره‌باغ. (۱۳۹۶). چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل‌ونقل ایران، گزارش‌های کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. <file:///C:/Users/Microsoft%20Surface/Downloads/15548.pdf>
- دانشمند، مسعود. (۱۴۰۰). مدیریت بنادر به بخش خصوصی واگذار شود [مصاحبه با خبرگزاری]، بازیابی شده در ۱۴ مرداد ۱۴۰۰، از <https://basirat.ir/fa/news/3335068>
- رستگاری، مهدی. (۱۴۰۰). بررسی ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس، گزارش‌های سیاستی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی.
- سازمان بنادر و دریانوردی. (۱۳۹۹). سازمان بنادر و دریانوردی در آیین آمار.
- سازمان بنادر و دریانوردی. (۱۳۹۸). نقش بندر چابهار در توسعه تجارت و تعاملات منطقه‌ای، گزارش‌های سیاستی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی.
- ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی. (۱۴۰۰). آمارنامه دریایی ایران، تهران: نشر معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری.
- ستاد مراکز لجستیک کشور. (۱۳۹۷). سند آمایش مراکز لجستیک کشور، نسخه ۱.۰.۱.
- شجاعی، سعید. (۱۳۹۶). بررسی ضرورت ایجاد هاب و مراکز لجستیک در ایران، ماهنامه گزارش‌های کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۲۵(۴)، صص ۱-۲۸.
- صمدی‌نیا، ایمان. (۱۴۰۰). ظرفیت‌های موقعیت چهارراهی برای توسعه ایران، روزنامه فرهیختگان، ۲۷ آذر، صص ۲۸-۲۷.
- صندوق توسعه صنایع دریایی. (۱۳۹۳). گزارش وضعیت ساخت و تعمیر کشتی در ایران.
- ضیایی، علی. (۱۴۰۰). دلایل از دست رفتن مزیت ترانزیتی ایران و جذابیت کریدورهای رقیب [مصاحبه با خبرگزاری]، بازیابی شده در ۱۴ مرداد ۱۴۰۰، از <https://farsnews.ir/Economy/1628411693000448127>
- علیزاده قره‌باغ، رضا. (۱۳۹۶). آسیب‌شناسی وضعیت تامین مالی در صنعت حمل‌ونقل کشور با تاکید بر تامین مالی از طریق مشارکت بخش عمومی و خصوصی و شناسایی موانع قانونی و نهادی، گزارش‌های کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- فاضلی، حسین. (۱۳۹۱). توسعه دریایی کشور نیازمند حلقه واسط بین دولت و ملت، ماهنامه بندر و دریا، ۴(۶۳)، صص ۱۱۵-۱۲۶.
- قاسمی، احمدرضا و حسین آدوسی. (۱۳۹۳). ارزیابی تاثیر عملکرد لجستیک بر رقابت‌پذیری جهانی در خلال سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳، فصلنامه مدیریت بازرگانی، ۶(۲)، صص ۳۵۹-۳۸۰.

مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی. (۱۳۸۸). *قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران*، کریمی پور، یدالله. (۱۳۹۶). *خلیج فارس* [جزوه درسی دکتری]، تهران: دانشگاه خوارزمی.

گریفیت، مارتین. (۱۳۸۸). *دانشنامه روابط بین الملل و سیاست جهان* (ترجمه علیرضا طیب). تهران: نشر نی.

گل کرمی، عابد، کریمی پور، یدالله، متقی، افشین، ربیعی، حسین. (۱۳۹۷). تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران با تاکید بر قابلیت های ژئواکونومیک، *تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۱۸ (۴۹)، ۳۷-۵۷.

محللاتی، سیامک، زارع، حیدر، محمدی، عقیل. (۱۳۹۱). بررسی جایگاه، راهکار و مراحل ارتقاء بندر چابهار به یک بندر نسل سوم، *مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران*، کنارک: دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار. صص. ۲۵-۴۶.

مخبر، محمد. (۱۳۹۹). *اقتصاد دریا: محور توسعه*، تهران: نشر چالش.

مرکز پژوهش های اتاق ایران. (۱۴۰۰). *پایش تحولات جهانی*، گزارش هفتم.

مرکز پژوهش های اتاق ایران. (۱۴۰۲). *گذرگاه بین المللی شمال جنوب: فرصت ها، موانع و چشم اندازها*.

ملکی، مصطفی. (۱۳۹۶). *کریدورهای حمل و نقل و تاثیر آن بر منطقه*، گزارش های سیاستی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی.

میاندو آبی، الناز و مجتبی سلیمانی سدهی. (۱۳۹۲). بررسی چالش های حوزه لجستیک و لزوم تدوین نقشه جامع لجستیک کشور، *مجموعه مقالات دومین همایش توسعه حمل و نقل چند وجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین المللی*، تهران: موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی.

نجفی، مهرداد. (۱۳۹۷). آسیب شناسی بخش حمل و نقل و ارائه توصیه های سیاستی مبتنی بر یافته های طرح جامع حمل و نقل کشور، *دبیرخانه کمیسیون های تخصصی اتاق ایران*.

هاشمی، بهرام. (۱۳۹۶). *ضرورت ایجاد باراندازها، مراکز، هاب های لجستیکی و بنادر خشک ایران*، سپهر غرب، *روزنامه صبح غرب* کشور، ۲ بهمن، ص. ۶.

Alumur, S., & Kara, B. Y. (2008). Network hub location problems: The state of the art. *European- journal of operational research*, 190 (1): pp. 1-21.

<https://www.irisl.net/>

World Economic Forum. (2018). Executive Opinion Survey. For more details, refer to Appendix C of this [i] Report[i].

World Economic Forum. (2018). Executive Opinion Survey. For more details, refer to Appendix C of this [i] Report[i].

World Economic Forum. (2019). The Global Competitiveness Report 2018.

World Economic Forum. (2019). The Global Competitiveness Report 2018.

Worldbank. (2019). Logistics Performance Index. Global Rankings 2018.

References:

- Akbari, M. (2024, May). Defining the geoeconomic position of Iran in regional and global corridors. In *Proceedings of the 13th Islamic-Iranian Progress Model Conference* (pp.1163-1195). Tehran, Iran: Iranian Center for Islamic-Iranian Progress Model. [In Persian]
- Akbari, M., Ghazi, H., & Ghafari-Lou, A. (2022). Investigating the role of rail transport in enhancing the geopolitical position of the Chabahar port. *Geopolitics*, 18(3), pp.70-100. [In Persian]
- Alumur, S., & Kara, B. Y. (2008). Network hub location problems: The state of the art. *European- journal of operational research*, 190 (1): pp. 1-21.
- Daneshmand, M. (2021). Managing ports should be delegated to the private sector [Interview with News Agency]. Retrieved September 9, 2021, from <https://basirat.ir/fa/news/333506>. [In Persian].
- Ebrahimi, S., Kianian, H., Mahmoudi, M., & Farzin Sadri, M. (2018, December). Investigating the role of the sea in Iran's economy, the need for a maritime-based development, value-added, and employment share in maritime industries. In *Proceedings of the 20th Maritime Industry Conference* (pp. 59-71). Tehran, Iran: Iranian Society of Marine Engineering. [In Persian].
- Eskandari, M. (2009, August). A desirable approach to transit transport. *Port and Sea Monthly*, 60(26), 20-32. [In Persian]
- Hafezi Bergani, R. (2019). The necessity of modernizing the national maritime fleet [Interview with online magazine]. *Transportation Industry Monthly*. Retrieved from <https://iran-transportation.com>. [In Persian].
- Hashemi, B. (2017). The necessity of establishing docks, logistics centers, and dry ports in Iran. *Sepehr Gharb Newspaper*, (1091), 2 January, p. 6. [In Persian]

- Hefezi Ebrahimi, B. (2019, December). Where should maritime passages pass through? *Transportation and Development Monthly*, (111), 30. [In Persian]
- Heidarpoor, A., & Ali Zadeh Qarabagh, R. (2017). Challenges and obstacles to the development of logistics in Iran's transport sector. *Research Reports*, Parliamentary Research Center of Iran. Retrieved from: file:///C:/Users/Microsoft%20Surface/Downloads/15548. [In Persian]
- Hosseinpour, A. (2016). Policies for enhancing Iran's competitiveness in maritime transport trade. *Roads Journal*, 24(86), 45-56. [In Persian]
- Iran Chamber of Commerce Research Center. (2021). *Global Developments Monitoring Report, Report No. 7*. [In Persian]
- Iran Chamber of Commerce Research Center. (2023). *International North-South Corridor: Opportunities, Barriers, and Perspectives*. [In Persian]
- Jafari, H., Saeedi, S. N., & Jafari, H. (2012, December). Development of the country's ports: An effective strategy for maritime development. In *Proceedings of the First Mackeran Coast and Iranian Naval Power Conference* (pp. 1-6). Konarak, Iran: University of Naval Sciences, Third Naval District of the Islamic Republic of Iran. [In Persian]
- Jalalifar, S. J. (2021). The deterioration of Iran's maritime fleet [Interview with News Agency]. Retrieved July 1, 2021, from <https://www.tahlilbazaar.com/news/101293> [in Persian]
- Maleki, M. (2017). Transport corridors and their impact on the region. *Policy Reports*, Maritime and Port Organization Think Tank. [In Persian]
- Marine Industry Development Fund. (2014). *Report on the Status of Shipbuilding and Repairs in Iran*. [In Persian]
- Miandoachi, E., & Soleimani Sedehi, M. (2013, February). Investigating the logistics sector challenges and the need for a national logistics master plan. In *Proceedings of the 2nd National Multi-modal Transport and Related Industries Development Conference in National and International Trade Networks* (pp. 100-120). Tehran, Iran: Institute for Business Studies and Research. [In Persian]
- Najafi, M. (2018). Diagnosing the transport sector status and policy suggestions based on the National Transport Master Plan. *Specialized Committees Secretariat*, Chamber of Commerce of Iran. [In Persian]
- National Logistics Headquarters. (2018). *Document on the Development of National Logistics Centers, Version 1.01*. [In Persian]
- Parand, F. (2013). The role of foreign transit in improving Iran's trade relations with Central Asian countries: Opportunities and challenges. *Business Studies*, 11(60), 72-86. [In Persian]
- Pezarouja, N. (2019). Transit report in Iran. Iranian Export Development Office of Knowledge-Based Products and Services. [In Persian]
- Ports and Maritime Organization. (2019). The role of Chabahar Port in the development of trade and regional interactions. *Policy Reports*, Maritime and Port Organization Think Tank. [In Persian]
- Ports and Maritime Organization. (2020). *Ports and Maritime Organization in Figures*. [In Persian]
- Rostgari, M. (2021). Investigating the capacities and potentials of the ports of the Persian Gulf countries. *Policy Reports*, Maritime and Port Organization Think Tank. [In Persian]
- Samadinia, E. (2021). The intersectional potential for Iran's development. *Farhikhtegan Newspaper*, December 27, 28. [In Persian]
- Science and Technology Development Office. (2021). *Iranian Maritime Statistics Yearbook*. Tehran, Iran: Publications of the Vice President for Science and Technology. [In Persian]
- Shajaei, S. (2017). Investigating the necessity of establishing logistics hubs and centers in Iran. *Monthly Expert Reports*, Parliamentary Research Center of Iran, 25(4), 1-28. [In Persian]
<https://www.irisl.net/>
- World Economic Forum*. (2018). Executive Opinion Survey. For more details, refer to Appendix C of this [i] Report[i].
- World Economic Forum*. (2018). Executive Opinion Survey. For more details, refer to Appendix C of this [i] Report[i].
- World Economic Forum*. (2019). The Global Competitiveness Report 2018.
- World Economic Forum*. (2019). The Global Competitiveness Report 2018.
- Worldbank*. (2019). Logistics Performance Index. Global Rankings 2018.

نحوه استناد به این مقاله:

گل کرمی، عابد؛ متقی، افشین (۱۴۰۴). تبیین ژئوپلتیک ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی در پیشرفت دریاپایه کشور، *مطالعات جغرافیایی نواحی ساحلی*، ۶(۲)، ۱-۲۰.

DOI: 10.22124/gscaj.2025.22975.1194

Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

