

تاریخچه ترانزیت کالا در اداره کل بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان (بندرلنگه)

غلامرضا رفسنجانی

کارشناس حراست و حفاظت تاسیسات بندری
ghrafsanjani@chmail.ir

شماره ۱۱۲ / بهار ۱۴۰۵ (جلد اول) / صص ۲۱۳-۲۳۴
چشم انداز حسابداری و مدیریت (دوره نهم)

چکیده

ترانزیت کالا در ایران، با توجه به موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد و دسترسی به آب‌های آزاد، همواره نقشی کلیدی در اقتصاد ملی و منطقه‌ای ایفا کرده است. این فرآیند که شامل انتقال کالا از مبدأ خارجی به مقصد خارجی با عبور از قلمرو سرزمینی ایران است، از دیرباز مورد توجه بوده و با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل (دریایی، ریلی، جاده‌ای) و تصویب قوانین حمایتی، اهمیت اقتصادی و استراتژیک آن افزایش یافته است. تمرکز بر تسهیل رویه‌ها، کاهش هزینه‌ها و افزایش سرعت، از اهداف اصلی توسعه ترانزیت در ایران محسوب می‌شود. لذا در این مقاله ابتدا به معرفی مفهوم ترانزیت کالا و اهمیت و ضرورت آن در اقتصاد کشور پرداخته ام سپس با نگاهی موشکافانه و تاریخی به تاریخچه ترانزیت کالا در کشور بخصوص بر اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه که در حال حاضر این بندر با نقش مرکزی خود در میان سایر بندرگاه‌های موجود در هرمزگان، عنوان اداره کل بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان را یدک می‌کشد، پرداخته ام. و در پایان نیز پیشنهاداتی را جهت آینده بهتر کیفیت خدمات رسانی مطرح نموده و نیم نگاهی نیز به آینده اقتصادی و ظرفیت‌های این بندر (بخصوص با ساخت بندرگاه چند منظوره جدید) داشته ام.

کلید واژه: ترانزیت کالا، اداره کل بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان بندرلنگه، اهمیت اقتصادی، موقعیت استراتژیک

مقدمه

ایران، با موقعیت استراتژیک خود در چهارراه تمدن‌ها و اتصال دهنده شرق به غرب و شمال به جنوب، از دیرباز به عنوان یک مسیر تجاری مهم برای انتقال کالا مورد توجه بوده است. تاریخچه ترانزیت کالا در این سرزمین به هزاران سال پیش بازمی‌گردد؛ زمانی که جاده ابریشم، شریان حیاتی تجارت بین شرق و غرب، از دل این فلات عبور می‌کرد و کاروان‌های تجاری، فرهنگ‌ها و کالاهای متنوعی را از این مسیر منتقل می‌نمودند. این موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد، ایران را به طور طبیعی به یک پل ارتباطی مهم میان بازارهای بزرگ جهانی تبدیل کرده است. در دوران معاصر، با تحولات سیاسی و اقتصادی جهان و همچنین پیشرفت‌های فناورانه در حوزه حمل‌ونقل، مفهوم ترانزیت کالا ابعاد گسترده‌تری به خود گرفته است. ترانزیت دیگر تنها به عبور کالا محدود نمی‌شود، بلکه شامل زنجیره‌ای از خدمات لجستیکی، انبارداری، بسته‌بندی، و تسهیل رویه‌های گمرکی است. برای جمهوری اسلامی ایران، توسعه و تقویت کریدورهای ترانزیتی، به ویژه کریدور شمال-جنوب و کریدورهای ارتباطی با کشورهای همسایه، از اولویت‌های اصلی

سیاست‌های اقتصادی و تجاری محسوب می‌شود. هدف از توسعه ترانزیت، نه تنها افزایش درآمدهای ارزی از طریق دریافت عوارض و هزینه‌های خدماتی، بلکه همچنین تقویت نقش ایران به عنوان یک هاب منطقه‌ای لجستیک و حمل‌ونقل است. این امر می‌تواند به توسعه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ایجاد اشتغال، و ارتقاء سطح رفاه جامعه کمک شایانی نماید. سازمان‌های دولتی متعددی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت راه‌آهن، و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، هر یک به سهم خود در توسعه و تسهیل فرآیندهای ترانزیتی نقش ایفا می‌کنند. با وجود پتانسیل‌های فراوان، چالش‌هایی نیز در مسیر توسعه ترانزیت کالا در ایران وجود دارد. بهبود مستمر قوانین و مقررات، کاهش بروکراسی اداری، نوسازی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل، و افزایش ضریب امنیت مسیرهای ترانزیتی، از جمله اقداماتی است که برای بهره‌برداری حداکثری از این ظرفیت‌ها ضروری به نظر می‌رسد. درک عمیق از تاریخچه، وضعیت کنونی، و چشم‌انداز آینده ترانزیت کالا در ایران، برای سیاست‌گذاران و فعالان اقتصادی امری حیاتی است. همچنین، نگارش و انتشار مطالب علمی و تحلیلی در این حوزه، به ارتقاء دانش عمومی و تخصصی در مورد اهمیت ترانزیت کمک کرده و می‌تواند زمینه را برای مطالبه‌گری بخش خصوصی و جامعه مدنی از مسئولین برای رفع موانع و تسهیل فرآیندها فراهم آورد. این امر به شفافیت بیشتر در فرآیندهای مربوطه و افزایش بهره‌وری در بخش ترانزیت کمک خواهد کرد.

بیان مسئله

مسئله اصلی در حوزه ترانزیت کالا در ایران، چگونگی بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های عظیم جغرافیایی، اقتصادی و لجستیکی کشور برای تبدیل شدن به یک مرکز ثقل کلیدی در شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای و جهانی است. ایران با برخورداری از بیش از ۷۴۰۰ کیلومتر خط ساحلی در شمال و جنوب، هم‌مرزی با ۱۵ کشور (که ۷ کشور از آن‌ها دسترسی مستقیم به دریا ندارند) و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل، از موقعیتی منحصر به فرد برای تسهیل عبور کالا برخوردار است. با این حال، علی‌رغم این مزیت‌های ذاتی، ایران نتوانسته است آن‌گونه که شایسته این پتانسیل‌هاست، در عرصه ترانزیت بین‌المللی جایگاه مطلوب خود را کسب کند. عدم وجود هماهنگی کافی میان دستگاه‌های اجرایی متولی امر، پیچیدگی و طولانی بودن فرآیندهای اداری و گمرکی، ناکافی بودن زیرساخت‌های حمل‌ونقل (به ویژه در بخش ریلی و جاده‌ای برای اتصال به بنادر و مرزها)، نبود تعرفه‌های رقابتی و جذاب برای صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، و همچنین چالش‌های مربوط به امنیت و بیمه بار، همگی عواملی هستند که مانع از تحقق کامل ظرفیت‌های ترانزیتی کشور شده‌اند. این مسئله باعث می‌شود که بخش قابل توجهی از جریان کالا که بالقوه می‌توانست از ایران عبور کند، مسیرهای جایگزین را انتخاب کرده و درآمدهای ارزی بالقوه، فرصت‌های شغلی، و منافع اقتصادی حاصل از توسعه ترانزیت از دست برود. در این بند راهبردی لنگه با قدمتی به بلندای تاریخ و با توجه به فاصله نزدیکی که با سواحل امارات به عنوان قطب تجارت جهانی خاورمیانه دارد و بنا به ظرفیت‌های بالقوه فراوان چه به لحاظ لجستیکی و چه به لحاظ ویژگی‌های پسرانه ای به عبت جغرافیای مناسبش مورد توجه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و دولتی قرار گرفته است. فقط تنها مشکلی که به می‌توان به آن اشاره کرد موقعیت مکانی این بندرگاه کوچک بوده که به لحاظ سخت افزاری (هابها و لنگرگاه‌های تخلیه و بارگیری، امکانات پهلوگیری کشتی‌ها)، نرم افزاری (گیت‌های ورود و خروج کالا، نرم افزارهای پیشرفته ثبت و ضبط ورود کالا) و همچنین امکانات پسرانه ای بندرگاه فعلی (عدم وجود جاده‌های مناسب ترانزیتی) ضعیف می‌باشد. بنابراین، شناخت دقیق موانع، تحلیل علل ناکارآمدی‌ها، و ارائه راهکارهای عملیاتی برای غلبه بر آن‌ها، هسته اصلی مسئله‌ای است که نگارش این مطلب به دنبال بررسی آن است.

ضرورت نگارش مطلب

ضرورت نگارش مطلب در خصوص ترانزیت کالا در ایران از چند جنبه حیاتی نشأت می‌گیرد. اولاً، اقتصاد ایران به شدت نیازمند تنوع‌بخشی به درآمدهای ارزی و کاهش اتکای صرف به درآمدهای نفتی است. توسعه بخش ترانزیت می‌تواند به عنوان یک منبع درآمد پایدار و غیرنفتی، نقش مهمی در تحقق این هدف ایفا کند. بنابراین، درک عمیق از وضعیت موجود، پتانسیل‌ها، و چالش‌های این بخش، برای سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی امری ضروری است. ثانیاً، با توجه به تحولات ژئوپلیتیکی و اقتصادی در منطقه و جهان، کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی اهمیت فزاینده‌ای یافته‌اند. ایران با قرار گرفتن در قلب این مسیرها، فرصتی استثنایی برای ایفای نقش کلیدی در شبکه حمل‌ونقل جهانی دارد. عدم استفاده بهینه از این فرصت، می‌تواند منجر به انزوای لجستیکی کشور و از دست رفتن مزیت‌های رقابتی شود. ثالثاً، توسعه ترانزیت مستقیماً با ایجاد اشتغال، توسعه صنایع وابسته (مانند لجستیک، انبارداری، حمل‌ونقل)، و رونق اقتصادی در مناطق مرزی و بندری مرتبط است. آگاهی‌بخشی در مورد این پتانسیل‌ها و موانع موجود، می‌تواند به جلب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی و همچنین ایجاد اجماع میان ذی‌نفعان برای رفع مشکلات کمک کند. در نهایت، مستندسازی و تحلیل وضعیت ترانزیت، به شناسایی نقاط ضعف و قوت کمک کرده و بستری را برای تدوین استراتژی‌های بلندمدت و کوتاه‌مدت فراهم می‌آورد. این امر به ویژه در شرایط کنونی که کشور با چالش‌های اقتصادی مواجه است، ضرورت دوچندانی پیدا می‌کند.

اهمیت نگارش مطلب

اهمیت نگارش مطلب در حوزه ترانزیت کالا در ایران، در پیامدهای مثبت و گسترده‌ای که می‌تواند بر ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، و اجتماعی کشور داشته باشد، نهفته است. از منظر اقتصادی، ترانزیت کالا می‌تواند به عنوان یک موتور محرکه رشد اقتصادی عمل کند. افزایش حجم ترانزیت به معنای افزایش درآمد ارزی ناشی از عوارض عبور، هزینه‌های بندری، خدمات لجستیکی، و حمل‌ونقل است. این درآمدها می‌توانند صرف توسعه زیرساخت‌ها، سرمایه‌گذاری در بخش‌های تولیدی، و بهبود سطح رفاه عمومی شوند. علاوه بر این، توسعه ترانزیت، فرصت‌های شغلی فراوانی را در صنایع مرتبط مانند حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، و دریایی، انبارداری، بسته‌بندی، گمرکات، و خدمات پشتیبانی ایجاد می‌کند. این امر به ویژه در مناطق کمتر توسعه‌یافته و مرزی که پتانسیل ترانزیتی بالایی دارند، می‌تواند به کاهش نرخ بیکاری و محرومیت‌زدایی کمک کند. از منظر سیاسی و ژئوپلیتیکی، تقویت جایگاه ایران به عنوان یک مسیر ترانزیتی امن و کارآمد، نقش این کشور را در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ارتقاء می‌بخشد. این امر می‌تواند به افزایش نفوذ دیپلماتیک ایران، تقویت روابط با کشورهای همسایه، و تبدیل شدن به یک شریک لجستیکی قابل اتکا برای قدرت‌های اقتصادی جهان منجر شود. با توجه به موقعیت مکانی کشور و نقش مهمی که ترانزیت در افزایش عظمت و توسعه جایگاه سوق الجیشی کشور ایفا می‌کند، بنابراین بمنظور ترسیم و طراحی دورنمای بهتری از کیفیت خدمات ترانزیتی بندری و لزوم بهره‌گیری از تجربیات گذشتگان و تاریخچه ترانزیت در بندرلنگه، ضروری است از تاریخچه فعالیت‌های ترانزیتی و همچنین ظرفیتهای بالقوه و بالفعل بنادر غرب هرمزگان در زمینه ترانزیت اطلاع کلی حاصل کنیم و همچنین کمی و کاستی‌هایی را که این بندرگاه دارد بدقت مورد شناخت قرار دهیم.

ترانزیت کالا چیست؟

ترانزیت کالا به معنای انتقال محموله‌ها یا مسافران (بیشتر کالا) از یک نقطه به نقطه دیگر است. بدون این‌که کالا در مسیر، ترخیص یا مصرف شود. ترانزیت به‌عنوان یکی از روش‌های حمل و نقل موثر در تجارت جهانی، نقش مهمی در

جابجایی سریع و کم‌هزینه محموله‌ها دارد. این فرآیند بیشتر در حوزه تجارت بین‌المللی و گمرک اهمیت دارد، زیرا کالاها با عبور از کشور یا مناطق مختلف، فقط به مقصد نهایی می‌رسند و در این مسیر مشمول تشریفات سنگین گمرکی نمی‌شوند. به همین دلیل این روش یکی از راهکارهای مقرون‌به‌صرفه برای حمل‌ونقل کالا است و می‌تواند هزینه‌هایی مانند انبارداری، تخلیه و بارگیری مکرر را کاهش دهد. در بسیاری از موارد، محموله‌ها چندین گمرک را پشت سر می‌گذارند، اما بررسی و ترخیص نهایی فقط در مقصد انجام می‌شود. (طلوعی، ۱۳۹۵).

انواع ترانزیت بر حسب مرز

این کلی‌ترین حالت طبقه‌بندی ترانزیت است. بقیه انواع ترانزیت که در ادامه توضیح خواهیم داد، به عنوان روش‌های مختلف برای این دو طبقه‌بندی محسوب می‌شوند. از آنجایی که تفاوت‌های بسیاری بین روند‌های کاری، قوانین حاکم و چالش‌های احتمالی این دو دسته وجود دارد، بسیار مهم است ابتدا آنها را از هم تفکیک کنیم.

ترانزیت داخلی

در این روش، محموله‌ها فقط در داخل مرزهای یک کشور جابه‌جا می‌شوند. یعنی کالاها از یک گمرک به گمرک دیگر در همان کشور منتقل می‌شوند، بدون این‌که از مرزهای بین‌المللی عبور کنند. معمولاً این نوع انتقال زمانی انجام می‌شود که مقصد نهایی کالا در شهری متفاوت با محل ورود آن به کشور است. به‌عنوان نمونه، خرید تاسیسات نیروگاهی پیشرفته وارداتی، ابتدا وارد یکی از بنادر جنوبی می‌شود. از بندر جنوبی کشور به گمرک شهری در مرکز یا شمال منتقل می‌شود. این فرآیند باعث می‌شود کالاها وارد شده سریع‌تر به دست مصرف‌کننده داخلی برسند و هم‌زمان هزینه‌های اضافی مانند انبارداری در گمرک مبدا کاهش یابد. (طلوعی، ۱۳۹۵).

ترانزیت بین‌المللی

در ترانزیت بین‌المللی، کالاها از مرز یک کشور عبور کرده و به مقصدی در کشور دیگر منتقل می‌شوند. این نوع جابه‌جایی برای تجارت بین‌المللی و صادرات یا واردات غیرمستقیم اهمیت زیادی دارد. معمولاً کالاها پس از عبور از چند کشور مختلف و طی مراحل قانونی، به مقصد نهایی می‌رسند. در این فرآیند، محموله ممکن است فقط در کشورهای واسطه عبور داده شود، بدون این‌که در آن کشورها ترخیص یا مصرف شود. ترانزیت بین‌المللی نقش موثری در کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل دارد و برای کشورهایی که موقعیت جغرافیایی مناسبی دارند، یک فرصت اقتصادی ارزشمند محسوب می‌شود. (طلوعی، ۱۳۹۵).

انواع روش‌های ترانزیت

ترانزیت یکی از مهم‌ترین بخش‌های زنجیره تامین بین‌المللی است که نقش حیاتی در انتقال سریع و ایمن محموله‌ها دارد. اما انتخاب روش ترانزیت می‌تواند تفاوت زیادی در جریان سود و زیان ایجاد کند. هر روشی از ترانزیت، ویژگی‌هایی دارد که باید لزوماً با بسیاری از جنبه‌های کالا یا سبک تجاری صاحب کالا همخوانی داشته باشد. به‌عنوان مثال یک تاجر، به صادرات یا فروش خاک صنعتی مشغول است. از آنجایی که این کالا وزن زیادی دارد، برای این تاج احتمالاً سرعت رسیدن بار به مقصد اولویت پایین‌تری دارد و در مقابل هزینه‌های ترانزیت بر اساس وزن، در اولویت بسیار بالاتری قرار می‌گیرد. در این صورت ترانزیت هوایی اصلاً توصیه نمی‌شود. اما تاجر دیگری خرید و فروش کمپرسور صنعتی می‌کند. جایگزینی سریع این تجهیز در یک کارخانه، به منظور متوقف نشدن عملیات تولید، اهمیت بالایی دارد. به همین دلیل ایشان سرعت رسیدن کالا را برای کسب و کار خود حیاتی می‌بینند و از ترانزیت هوایی بهره می‌برند. در ادامه توضیحات بیشتری راجع انواع ترانزیت کالا ارائه کرده ایم. (طلوعی، ۱۳۹۵).

ترانزیت هوایی

در این روش، جابه‌جایی محموله‌ها از طریق خطوط هوایی و با استفاده از هواپیما انجام می‌شود. این گزینه مناسب‌ترین روش برای ارسال کالاهایی است که زمان برایشان اهمیت دارد یا مسیرهای طولانی را باید در کوتاه‌ترین زمان ممکن طی کنند. معمولاً اقلامی مانند دارو، قطعات حساس یا کالاهای فاسدشدنی از این طریق منتقل می‌شوند. اگرچه هزینه حمل و نقل هوایی بالاتر است اما سرعت و امنیت بالا، این هزینه را توجیه می‌کند. (طلوعی، ۱۳۹۵).

ترانزیت جاده‌ای

این نوع از ترانزیت با استفاده از کامیون، تریلی و دیگر وسایل نقلیه جاده‌ای انجام می‌شود. این روش بیشتر در مسیرهای کوتاه یا بین شهرها کاربرد دارد و انعطاف‌پذیری بالایی دارد، زیرا امکان جابه‌جایی در هر زمان و مکان با کمترین محدودیت ممکن است. علاوه بر این، هزینه حمل جاده‌ای نسبت به بعضی روش‌های دیگر کمتر است و امکان ارسال کالاهای مختلف در حجم‌های متنوع وجود دارد. البته برای حمل بین‌المللی کالا هم از ترانزیت جاده‌ای استفاده می‌شود. برای مسیرهای زمینی طولانی، داشتن سند کارنه تیر میتواند کار را بسیار راحت تر کند. (طلوعی، ۱۳۹۵).

ترانزیت ریلی

در این روش، کالاها توسط قطار حمل می‌شوند و بیشتر برای محموله‌های حجیم یا سنگین کاربرد دارد. ترانزیت ریلی برای مسافت‌های طولانی اقتصادی‌تر است و از نظر ایمنی هم در سطح مناسبی قرار دارد. استفاده از واگن‌های مخصوص باعث می‌شود انواع مختلف کالاها، از مواد اولیه تا محصولات نهایی، با کمترین آسیب‌دیدگی منتقل شوند. این روش گزینه‌ای مناسب برای حمل محموله‌های بزرگ بین شهرها یا کشورهای مختلف است. (طلوعی، ۱۳۹۵).

ترانزیت دریایی

وقتی صحبت از جابه‌جایی کالا در حجم‌های بسیار زیاد یا مسافت‌های بین‌قاره‌ای می‌شود، ترانزیت دریایی بهترین گزینه است. این روش با استفاده از کشتی‌های باربری و کانتینری انجام می‌شود و معمولاً برای حمل محموله‌های فله‌ای مانند فروش مواد شیمیایی معدنی، غلات یا تجهیزات سنگین کاربرد دارد. اگرچه این روش زمان‌بر است، اما از نظر هزینه حمل‌ونقل به‌صرفه‌ترین گزینه برای مسیرهای طولانی محسوب می‌شود و می‌تواند مقدار زیادی بار را هم‌زمان جابه‌جا کند. (طلوعی، ۱۳۹۵).

مراحل ترانزیت کالا

ترانزیت کالا یکی از مهم‌ترین بخش‌های تجارت بین‌المللی است که مراحل مشخص و قانونی دارد. انجام صحیح هر مرحله باعث می‌شود کالاها سریع، ایمن و بدون مشکل از مرزها عبور کنند و به مقصد نهایی برسند. دریافت مجوزهای قانونی: در ابتدای مسیر باید مجوزهای لازم از سازمان‌های مرتبط گرفته شود. این مجوزها بسته به نوع کالا و کشور مقصد می‌تواند متفاوت باشد. بدون مجوز، اجازه عبور قانونی داده نمی‌شود. آماده‌سازی مدارک و اسناد: تهیه مدارک شامل بارنامه، فاکتور خرید، لیست بسته‌بندی و مجوز عبور بسیار ضروری است. این اسناد هویت و جزئیات محموله را مشخص می‌کنند. نبود هر کدام از این مدارک باعث تاخیر می‌شود. اعلام کالا به گمرک مبدأ: در این بخش، اطلاعات کالا و مقصد به گمرک مبدأ ارائه می‌شود. این اقدام برای ثبت قانونی و بررسی اولیه انجام می‌گیرد. با این کار، کالا رسماً وارد مسیر ترانزیت می‌شود. طی کردن تشریفات گمرکی: کالا و مدارک توسط ماموران گمرک بررسی و ارزیابی می‌شود. در این مرحله، حقوق گمرکی یا عوارض احتمالی مشخص خواهد شد. تا تکمیل این فرآیند، اجازه خروج داده نمی‌شود. حمل کالا به مقصد: پس از انجام مراحل قانونی، کالا با روش حمل مناسب مانند زمینی، دریایی یا هوایی ارسال می‌شود. انتخاب روش حمل بستگی به نوع کالا و فاصله دارد. این بخش اصلی‌ترین بخش فیزیکی ترانزیت کالا است.

تحويل کالا به گمرک مقصد: زمانی که کالا به کشور یا منطقه مقصد می‌رسد، تحويل گمرک داده می‌شود. گمرک مقصد نیز بررسی مدارک و کالا را انجام می‌دهد. این بررسی برای تطبیق اطلاعات و کنترل قانونی است. ترخیص و تحويل نهایی: در مرحله آخر، پس از پرداخت هزینه‌های قانونی و بررسی نهایی، کالا آزاد می‌شود. صاحب کالا می‌تواند محموله خود را تحويل بگیرد. با این کار فرآیند ترانزیت به‌طور کامل پایان می‌یابد. (طلوعی، ۱۳۹۵).

ترانزیت دریایی، کلید رونق تجارت در دنیا

استفاده از دریا به عنوان یک مسیر مناسب برای سفر و حمل و نقل از زمانی شروع شد که بشر متوجه به هم پیوستگی دریاهای جهان به یکدیگر شد و توانست سرزمین‌هایی را که از طریق خشکی راه نداشتند، شناسایی کرده و تحت تسلط خود بگیرد. شناورها توانستند نخستین نمونه‌های کالا را از گوشه‌ای به دیگر نقاط جهان برسانند بدون آنکه لازم باشد از قلمرو سرزمین کشور دیگری عبور کنند. بر خلاف خشکی‌های جهان که حرکت در آنها مستلزم کسب اجازه از کشورهای مختلف بود دریاهای جهان از همان ابتدا مسیری بین‌المللی شناخته شد که کنوانسیون‌های جدید نیز به آن رسمیت بیشتری بخشید.

جایگاه حمل و نقل و ترانزیت در اقتصاد و تجارت

حمل و نقل را واسطه فعالیت‌های اقتصادی می‌دانند که گسترش آن می‌تواند به تقسیم کار و تولید بیشتر منجر گردد که به سرمایه‌گذاری اشتغال افزایش درآمد و رفاه بیشتر جوامع منجر می‌شود. (نظری و همکاران، ۱۳۹۸). تقریباً نیمی از قیمت تمام‌شده کالاها مربوط به هزینه‌های حمل و نقل می‌باشد نیمی از این‌گونه هزینه‌ها مربوط به هزینه‌های حمل و نقل داخل کارخانه و نیمی نیز مربوط به ارسال کالای ساخته شده به بازار مصرف می‌باشد. چنانچه کشور در مسیر رسیدن کالا به دست مصرف‌کننده قرار گیرد و به هر میزان که کالا از این مسیر ترانزیت شود به همان میزان از هزینه مسیر کالا عاید کشور می‌شود. به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی وابسته به توسعه بخش حمل و نقل است. (الهی‌وردی زاده و دیگران، ۱۳۹۷).

حمل و نقل ترانزیت ترکیبی

معمولاً در زمینه ترانزیت و حمل و نقل دریایی با عبارت‌های مترادفی همچون زنجیره‌ای چند وجهی و ترکیبی مواجه می‌شویم که از میان این واژه‌های مختلف کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل حمل و نقل چند وجهی را مناسب تشخیص داده و تعریف ذیل را در این خصوص ارائه کرده است: "انتقال کالا با استفاده از حداقل دو روش حمل به عنوان مثال دریایی و ریلی از مکانی در یک کشور به مکانی در کشور دیگر را حمل و نقل چند وجهی می‌گوییم که با امضای تنها یک قرارداد حمل انجام پذیرد." (ممقانی، ۱۳۸۸)، حمل و نقل ترکیبی یا چند وجهی نظام هماهنگ‌کننده روش‌های مختلف حمل و نقل برای محموله‌ها و انسانها است که در آن بازده مجموع کل بزرگتر از بازده هر یک از بخش‌ها است. مهم‌ترین خصوصیت حمل و نقل ترکیبی را می‌توان در سرویس دهی با استفاده از یک برنامه برشمرد. (نژندی منش و الله کانی، ۱۳۹۴)، در سیستم حمل و نقل ترکیبی دو نوع شبکه حمل و نقل مطرح است که عبارتند از: سیستم حمل و نقل ترکیبی نقطه به نقطه و حمل و نقل ترکیبی یکپارچه (کریمی، بشیری و نیکزاد، ۱۳۹۶). در سیستم حمل و نقل نقطه به نقطه به دلیل ارتباط مستقیم مبدا و مقصدها واحد انجام می‌شود. پلهای زمینی از شیوه‌های حمل و نقل ترکیبی قاره‌ای و یا بین‌قاره‌ای می‌باشند و دارای انواع مختلف از جمله پل زمینی با دو شیوه حمل و نقل دریایی

در ابتدا و انتهای عملیات و یک شیوه حمل و نقل زمینی و ترجیحاً ریلی در وسط می باشد. پل هوا دریا پل هوا - جاده - هوا و پل دریا - رود ردخانه از انواع متداول دیگر پل ها یا شیوه های ترکیبی حمل و نقل کالا است. (باور صاد، ۱۳۸۸).

کریدورهای جهانی و جایگاه ایران در ترانزیت

کریدور به دالان و مسیری گفته میشود که با به کارگیری شیوه های مختلف ریلی جاده ای دریایی برای حمل و نقل استفاده می شود کریدورها از لحاظ اهمیت جهانی به ۵ دسته کریدورهای کشوری کریدورهای منطقه ای کریدورهای قاره ای کریدورهای بین قاره ای و کریدورهای جهانی طبقه بندی می شوند. کریدورهای اصلی جهانی بار و محل واقع شدن و اهمیت آنها در تجارت و حمل و نقل بین الملل به شرح ارایه شده می باشند:

کریدور سراسری سیبری یا خاور دور کریدور پل زمینی جدید آسیا - اروپا کریدور شمال - جنوب کریدور اسکاندیناوی - خاور دور کریدور شمال غرب کریدور سراسری گسترده آسیا کریدور شمالی و کریدور شرق - غرب جمهوری اسلامی ایران با ۱۵ کشور همسایه است که پس از روسیه و چین بیشترین همسایه را دارد. اما با این موقعیت سوق الجیشی و سوابق تاریخی و امکانات و تجهیزات تخصصی منافعی که از ترانزیت باید نصیب کشورمان شود بسیار اندک است. (احسانی فر ۱۳۹۴). ایران با وجود ۲۰ هزار کیلومتر راه ترانزیتی توانایی ترانزیت ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن کالا در سال را دارا می باشد اما از این ظرفیت تا کنون فقط ۵۰ درصد یعنی ۱۰ میلیون تن آن مورد استفاده قرار گرفته است. (سالنامه آماری راه آهن ایران - ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۱). از میان کریدورهای جهانی پیش گفته کریدور شمال - جنوب به دلیل گذر از خاک ایران دارای اهمیت و مزایای بسیاری است. این مسیر از بندر هلسینکی در فنلاند شروع شده و پس از گذر از روسیه توسط بنادر شمالی دریای خزر به بنادر جنوبی در ایران متصل می شود و سپس از طریق بنادر جنوبی ایران به حوزه خلیج فارس و دریای عمان راه می یابد و در نهایت به کشورهای جنوبی و جنوب شرقی آسیا منتهی می شود. (جعفری، ۱۳۸۱). در کشور ما ترانزیت و حمل و نقل بین المللی کانتینری در درون کشور در انحصار جاده است و راه آهن درصد خیلی پایینی از این نوع حمل و نقل را به خود اختصاص داده است.

بندرلنگه شاهراه ترانزیتی جنوب کشور

گمرک و اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه با قدمت چند صد ساله خود به عنوان یکی از مبادی و شاهراه های بکر ترانزیت کل کشور به شمار می رود.

بندر لنگه جنوبی ترین مرز ساحل خشکی خلیج فارس است از این رو این بندر کمترین فاصله را با سایر کشورها و بنادر حاشیه جنوب خلیج فارس دارد. اتصال از سه جهت به شبکه جاده ای کشور، موقعیت مناسب قرارگیری بندر به لحاظ جغرافیایی نزدیکی به تنگه هرمز و آبهای بین المللی، وضعیت مساعد شرایط حوضچه بندر ارتباطات قوی ساکنان با اتباع کشورهای حاشیه خلیج فارس و فاصله کوتاه بندر تا کشورهای مذکور بندر را از لحاظ ارتباطات دریائی در جایگاه ویژه ای قرار داده است. تاسیسات و انبارهای زیرساختی حساسی دارد که می توان آنها را در قالب های زیر گروه بندی کرد.

الف: موج شکن ها واسکله ها

ب: انبارها و بار اندازها

ج: ابنیه و تاسیسات

د: تجهیزات عملیات تخلیه بارگیری

ه: تجهیزات عملیات دریایی و ناوبری (عبدالرضایی مدنی و همکاران، ۱۳۹۴).

در اینجا تاریخچه ترانزیت توی گمرک بندرلنگه به ترتیب از عهد پادشاهی زندیه به بعد که شهر بندرلنگه به علت نزدیکی به پایتخت آن زمان، دوره رونق و شکوفایی خودش را آغاز نمود، بیان می کنیم. ناگفته نماند که بنابر کتب باستانی در زمان هخامنشیان نیز در این مکان شهری بنام گوگانا وجود داشته که بالطبع با توجه به گستردگی قلمرو هخامنشیان، یکی از بنادر داخلی این امپراتوری به شمار می آمده و بعنوان راه ترانزیت بین دو دولت بحساب نمی آمده و برای ارسال سلاح و تجهیزات جنگی به اقصی نقاط قلمرو مورد استفاده بوده:

دوره ی زندیه

سال ۱۱۸۵ هجری قمری بود. کریم خان زند که سودای آبادانی جنوب ایران را داشت، فرمان داده بود بندرلنگه مرکز بازرگانی تازه ای شود تا رقیب بصره و هرمز گردد. در همان روزها، دستور داد کاروانسرای تازه ای گمرک تأسیس شود. او عقیده داشت که اگر بندر آباد شود، راه تجارت از هند تا شیراز کوتاه تر خواهد شد. در همین زمان، سر ویلیام کاتن - تاجر انگلیسی کمپانی هند شرقی - با کشتی بخار کوچکی به نام Sea Breeze وارد خلیج شد. او از بوشهر تا بندرلنگه آمده بود، در جستجوی راهی امن تر برای عبور ادویه و پارچه های منچستر به شیراز. میرزا آقا (نماینده خان زندیه) و سر ویلیام بر سر یک میز نشستند، و نخستین گفت و گوی رسمی درباره ی «ترانزیت از راه بندرلنگه» رقم خورد. (سدید السلطنه، تصحیح اقتداری، ۱۳۸۶).

در این دوره، کاروان ها کالاها را از بندر تا لار و از آنجا به شیراز می بردند. گمرک بندرلنگه هنوز در اتاقی گلی با سه دفتر حساب کار می کرد. حاجی رحیم کاروانسالار - پیرمردی از تجار لارستانی - نخستین کسی بود که بر اساس «قباله ی ترانزیت» کالا را بدون پرداخت حقوق گمرکی تا مقصد نهایی ثبت کرد. میرزا آقا از این روش به عنوان «سفر کالا بی توقف» یاد می کرد و آن را در دفترچه ای که بعدها «دفتر احکام کریمیه» نام گرفت، نوشت.

سال ها بعد، تشکیلات گمرکی و اسکله بنادر بندرلنگه به دست مهندسان فرانسوی و هلندی بازسازی شد. یک مهندس جوان فرانسوی به نام ژاک دوبلوا مأمور ترسیم نقشه ی اسکله شد. ژاک در گزارشش نوشت:

«اگر ایران گمرک را بر اساس اصول دسته بندی کالا سازمان دهد، بندرلنگه می تواند تبدیل به عدن شمالی شود.»
تجار بندرلنگه ای آن زمان با سرمایه گذاری تجار هندی بندر سورات، انبارهای کوچکی برای نگهداری امتعه و کالاها ساختند؛ سقف های چوبی از چوب افرا و دیوارهای از سنگ و ساروج که هنوز هم بقایای آن در پوست گپ (گمرک قدیم) دیده می شود. (در زمان نگارنده).

در سال ۱۲۶۰ قمری، کشتی های بخاری به طور منظم در بندرلنگه پهلو گرفتند. یکی از تجار بزرگ بندرلنگه خط جدیدی ایجاد کرد که محموله ها را از بمبئی به لنگه و از آنجا با شتر تا بوشهر می فرستاد. در همین زمان، تلگرافخانه ی کوچک انگلیسی ها در گمرک دایر شد. یکی از مأموران ایرانی آنجا، دفتر مخصوصی داشت که طی آن، ورود و خروج کالاها با مهر مخصوص ثبت می شد؛ نخستین نشانه ی جدی نظام ترانزیت سازمان یافته در جنوب ایران.

با ظهور قاجارها، بندرلنگه مدتی رونقش را از دست داد. اما با مهاجرت تجار جدید به این بندر از جمله میرزا حبیب، معتمد، خواجه ها، گله داری ها و سعدی ها و به این بندر و ارتباط با شبکه ای از تجار انگلیسی و هلندی، خط صادرات و واردات «مروارید تا پارچه و...» را دوباره راه اندازی کند. در این سال ها بود که این بندر با نام «بندر مروارید» در جهان پرآوازه گشت.

چنین بود که از دوران کریم خان زند تا میانه ی عهد قاجار، بندرلنگه به تدریج از بندری کوچک با قایق های بادبانی و حساب داران دستی، تبدیل شد به نقطه ای استراتژیک برای ترانزیت کالا از شرق به غرب خلیج فارس. (سدید السلطنه، تصحیح اقتداری، ۱۳۸۶).

تشکیل گمرک نوین

بندرلنگه پس از سال‌های خاموشی، در دوران پهلوی اول در نتیجه روابطی که حکومت وقت با آلمان نازی برقرار نمود، شکل مدرن تری بخود می‌گیرد سال ۱۳۱۲ شمسی، هوا داغ و خاکستری بود. کشتی بخاری آلمانی در اسکله‌ی بندرلنگه پهلو گرفت.

در همان روزها، ژوزف کاردوسو، بازرگان لبنانی-فرانسوی، قراردادی با دولت ایران بست تا مسیر ترانزیتی بندرلنگه-بمبئی-محممه (که بعدها خرمشهر نام گرفت) را فعال کند. کشتی‌های آلمانی و فرانسوی، از جمله کشتی Faridel و Etoile du Golfe، بین بندرلنگه و هند در رفت‌وآمد بودند و بخشی از کالاهای آلمانی و فرانسوی و انگلیسی را برای انتقال به جنوب ایران تحویل می‌دادند.

در همان سال‌ها، دولت دستور داد مهرهای گمرکی بندرلنگه فلزی شوند و شماره‌ی اختصاصی دریافت کنند: در همان اثنا صید مروارید در بندرلنگه رونق گرفت و مشتریان ثروتمند اروپایی برای این گوهر خدادادی صف کشیدند و تجار بندرلنگه نیز دست به کار شدند و با ورود شرکت‌های کشتیرانی هلندی و بلژیکی به کشور صید مروارید و ارسال آن به سایر نقاط جهان نیز رونق گرفت. در همین سال‌ها بود که فرودگاه بندرلنگه که تازه تأسیس شده بود نقش مهمی در شناخت و سرمایه‌گذاری تجار پایتخت نشین در زیرساخت‌های این بندر داشت. (سدید السلطنه، تصحیح اقتداری، ۱۳۸۶).

دهه‌ی ۱۳۳۰ تا ۱۳۵۰: توسعه‌ی زیرساخت و آغاز نوسازی اداری

در دهه‌ی ۱۳۳۰ با افزایش حضور شرکت‌های خارجی، برنامه‌هایی برای نوسازی اسکله‌ها و تأسیسات بارگیری بندر لنگه تدوین شد. نخستین طرح‌های اسکله‌ی بتنی و کارگاه‌های بارگیری مکانیزه در همین زمان تهیه شدند. هم‌زمان، اداره‌ی گمرک نیز بازسازی و تجهیز به فناوری‌های اداری نوین گردید؛ از جمله سامانه‌ی تلفن، ماشین‌تحریرهای وارداتی، و ابزارهای اندازه‌گیری مکانیکی سنگین.

فعالیت‌های تجاری بندر به ترانزیت کالاهای وارداتی از هند و شرق آسیا مانند ادویه، چای، پارچه و قطعات صنعتی به بازارهای داخلی ایران گسترش یافت. در این دوران، چند شرکت باربری محلی ثبت شدند و بندر لنگه جایگاه مهمی در مسیر ترانزیت جنوب ایران به‌دست آورد. (نوربخش، ۱۳۸۱).

دهه‌ی ۱۳۵۰: رقابت منطقه‌ای و تغییرات ساختاری

با گسترش سریع بندرعباس و توسعه‌ی آن به‌عنوان بندر محوری کشور، بندر لنگه تدریجاً جایگاه پیشین خود را از دست داد. با وجود این، در حوزه‌ی گمرک پیشرفت‌های اداری تازه‌ای آغاز شد؛ از جمله راه‌اندازی نخستین سامانه‌ی آماری و استفاده از فرم‌های پانچ کارتی برای ثبت معاملات و ترانزیت کالا.

در این دوره، تجارت چای، پارچه و قطعات یدکی به شهرهای مرکزی ایران منتقل شد و تا آستانه‌ی انقلاب، ناوگان‌های کوچک باربری محلی هنوز در مسیرهای داخلی فعال بودند. (نوربخش، ۱۳۸۱).

۱۳۵۷ تا دهه‌ی ۱۳۶۰: دوران انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

با پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی سال ۱۳۵۷، فعالیت‌های گمرکی به‌صورت موقت متوقف شد و پس از تثبیت نظام جدید، بندر لنگه با رویکرد عدالت اقتصادی و تأکید بر شفافیت مالی دوباره آغاز به کار کرد.

در دهه‌ی ۱۳۶۰ و دوران جنگ تحمیلی، این بندر به‌عنوان نقطه‌ی لجستیکی و مسیر ترانزیت اضطراری برای تأمین نیازهای جبهه‌ها مورد استفاده قرار گرفت. در این زمان مفهوم «ترانزیت اضطراری» برای عبور کالاهای حیاتی بدون تشریفات کامل گمرکی تعریف و اجرایی شد. (شبکه اطلاع‌رسانی بنادر غرب استان هرمزگان).

دهه‌های ۱۳۷۰ و ۱۳۸۰: بازسازی و مدرنیزاسیون

با پایان جنگ، دوره‌ی بازسازی بندر لنگه آغاز شد. ایجاد مناطق آزاد تجاری، سرمایه‌گذاری خارجی از کشورهای آسیایی، و اتصال سامانه‌های گمرکی به شبکه‌های دیجیتال از تحولات این دوران بود. سیستم‌های بار الکترونیکی، پایش دیجیتال کالا، و پروژه‌های مرتبط با مسیرهای ترانزیت کالا از هند به عراق در همین زمان شکل گرفتند. این دوره، نقطه‌ی گذار از مدیریت سنتی بندر به ساختار الکترونیکی و شبکه‌محور محسوب می‌شود. (شبکه اطلاع رسانی بنادر غرب استان هرمزگان).

از دهه‌ی ۱۳۹۰ تا امروز: بین‌المللی شدن و اقتصاد هوشمند

در دهه‌های اخیر، بندر لنگه در قالب برنامه‌های ملی توسعه‌ی بنادر جنوبی و «کریدور جنوبی ایران» دوباره اهمیت منطقه‌ای پیدا کرده است. با گسترش همکاری‌های اقتصادی با کشورهای خلیج فارس و استفاده از فناوری‌هایی چون سامانه‌ی RFID و پهپادهای نظارتی، بندر لنگه به سمت تبدیل شدن به بندری هوشمند حرکت کرده است. سامانه‌های الکترونیکی گمرکی از جمله سامانه‌های EPL و irica در این بندر آزمایش و اجرا شد. امروز بندر لنگه بخشی از شبکه‌ی تجارت بین‌المللی ایران به‌شمار می‌رود و میراث تاریخی سه قرن فعالیت تجاری آن در پیوستگی با دریا و مسیر ترانزیت جنوب کشور حفظ شده است. (شبکه اطلاع رسانی بنادر غرب استان هرمزگان).

در سالهای اخیر نیز بنادر غرب هرمزگان با رشد خیره‌کننده‌ی روبه‌رو بوده به گفته سرپرست بنادر و دریانوردی غرب استان هرمزگان طی ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴، بیش از ۳۹۱ هزار تن کالاهای نفتی و غیر نفتی در بنادر غرب هرمزگان و بیش از ۱۸۰ هزار دستگاه خودرو در بندر لنگه به عنوان چهار راه ترانزیت خودرو به کشورهای آسیای میانه و عراق طی ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴ ترانزیت صورت گرفته. همچنین در این مدت با ورود و خروج بیش از ۳۰ هزار فروند شناور در پرتددترین بندر کشور و ارتقای ایمنی تردد شناورها و نجات جان ۱۶۷ نفر در آب‌های حوزه‌ی استحفاظی غرب استان هرمزگان، از این حیث رکورددار در میان سایر بنادر کشور می‌باشد.

همچنین در ۹ ماهه سال ۱۴۰۴، تخلیه و بارگیری بیش از ۱۷۱ هزار TEU کانتینر یخچالی و صادرات بیش از ۸۵ هزار TEU کانتینر یخچالی را در اسکله بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان (بندر لنگه) به ثبت رسیده. که حجم صادرات کانتینر یخچالی از طریق بنادر غرب استان هرمزگان طی مدت یاد شده نیز ۸۵ هزار و ۹۰۴ TEU با تناژ ۹۰۸ هزار و ۴۵۳ تن می‌باشد که نسبت به مدت مشابه سال قبل (۱۴۰۳)، رشد ۷ درصدی داشته است. (شبکه اطلاع رسانی بنادر غرب استان هرمزگان).

افزایش مستمر ظرفیت‌های عملیاتی در بخش تخلیه و بارگیری، به‌ویژه در حوزه جابه‌جایی کالاهای یخچالی، جایگاه بنادر غرب استان هرمزگان را در پشتیبانی از زنجیره تأمین کالاهای حساس به دما و تسهیل جریان تجارت دریایی کشور تقویت کرده است و با احداث بندرگاه جدید نیز این ظرفیتهای بالقوه بیشتر عملیاتی خواهد شد.

پیشنهادات

با توجه به نقش کلیدی موقعیت ژئواستراتژیک بندر لنگه در مسیرهای ترانزیتی فراملی و منطقه‌ای و همچنین با در نظر گرفتن احداث بندرگاه‌های جدید، سیاست‌گذاری و اقدامات اجرایی مشخصی برای افزایش کیفیت و کارآمدی ترانزیت کالا پیشنهاد می‌شود:

- ✓ برنامه‌ریزی دقیق در جهت توسعه هم‌زمان زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای برای ایجاد پیوستگی عملکردی بین بندرگاه جدید و سایر گره‌های حمل‌ونقل.
- ✓ ایجاد انبارهای هوشمند نزدیک بندرگاه جدید برای کاهش زمان توقف کالا و افزایش سرعت ترخیص.

- ✓ به‌کارگیری فناوری‌های نوین مدیریت زنجیره تأمین (مانند سیستم‌های ردیابی آنی، بلاک‌چین و هوش مصنوعی) به منظور شفاف‌سازی مسیر حرکت کالاها و جلوگیری از اتلاف منابع.
- ✓ تقویت همکاری بین‌المللی با کشورهای همسایه و سازمان‌های منطقه‌ای برای هماهنگی استانداردهای گمرکی و تسهیل عبور مرزی کالا.
- ✓ سامان‌دهی ساختار تعرفه‌ها و هزینه‌های بندری با هدف افزایش رقابت‌پذیری ایران در مقایسه با مسیرهای ترانزیتی رقیب.
- ✓ حمایت از بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری مشترک در حوزه لجستیک، حمل‌ونقل ترکیبی و خدمات بندری پیشرفته.
- ✓ افزایش ظرفیت آموزشی نیروی انسانی در حوزه مدیریت بندری، گمرک و ترانزیت با ایجاد مؤسسات تخصصی و دوره‌های بین‌المللی.
- ✓ بهبود سازوکارهای بیمه و تأمین مالی در پروژه‌های مرتبط با ترانزیت کالا با تمرکز بر روش‌های نوین بانکی و جذب سرمایه خارجی.
- ✓ طراحی و اجرای سیستم یکپارچه مدیریت اطلاعات بنادر برای ارتباط سریع بین سازمان‌های دخیل (گمرک، بنادر، شرکت‌های حمل‌ونقل و بیمه).
- ✓ انجام مطالعات آینده‌پژوهی برای پیش‌بینی الگوهای جهانی ترانزیت و تنظیم برنامه‌های بلندمدت جهت حفظ سهم ایران در بازار بین‌المللی انتقال کالا.
- ✓ توسعه خطوط ریلی مستقیم از بندرگاه جدید به مناطق صنعتی و اقتصادی و سایر بنادر کشور بمنظور کاهش هزینه و زمان حمل داخلی.
- ✓ کاهش بروکراسی اداری از طریق دیجیتالی‌سازی کامل فرآیند ترخیص و عبور کالا.
- ✓ تدوین برنامه جامع مدیریت بحران و ایمنی برای بنادر جدید با هدف پیشگیری از حوادث لجستیکی و زیست‌محیطی.
- ✓ احداث مراکز تخصصی بازبسته‌بندی و ارزش‌افزایی کالاهای ترانزیتی جهت ارتقای ارزش صادراتی خدمات بندری.
- ✓ ایجاد ارتباط کارآمد بین بندرگاه جدید و فرودگاه‌های بین‌المللی بندرلنگه برای استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل ترکیبی هوایی-دریایی.
- ✓ ۱۶. تمرکز بر توسعه پایدار در بندرگاه جدید از طریق رعایت اصول محیط‌زیستی، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و کاهش آلودگی‌های صنعتی.
- ✓ ۱۷. استفاده از نمونه‌های موفق مدیریتی در کشورهای پیشرو (مانند سنگاپور، چین و کشورهای حاشیه خلیج فارس) برای طراحی نظام بهره‌برداری بندرگاه‌های جدید.

خاتمه

ترانزیت کالا در ایران، به‌واسطه موقعیت استثنایی جغرافیایی کشور در میان شبکه‌های بین‌المللی حمل‌ونقل، همواره از اهمیت بالایی برخوردار بوده و می‌تواند به‌عنوان یکی از پایدارترین منابع درآمدی ملی محسوب گردد. بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که ارتقای کیفیت ترانزیت کالا نه‌تنها وابسته به توسعه زیرساخت‌هاست، بلکه نیازمند اصلاح ساختارهای مدیریتی، آموزش نیروی انسانی، و به‌کارگیری فناوری‌های نوین در حوزه لجستیک است. ساخت بندرگاه جدید زمینه‌ای مناسب برای تحول در نظام ترانزیتی اداره بندر فراهم می‌آورد و می‌تواند محور اصلی رشد اقتصادی و افزایش تعاملات منطقه‌ای شود.

در این راستا، هم‌افزایی میان بخش دولتی و خصوصی، به‌ویژه در قالب مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی، راهکاری مؤثر برای تأمین منابع مالی و ارتقاء بهره‌وری محسوب می‌شود. همچنین باید به موضوعات زیست‌محیطی و امنیتی توجه ویژه‌ای داشت تا توسعه ترانزیت در این بندر در مسیر پایداری بلندمدت قرار گیرد.

نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که تمرکز بر تسهیل فرایندهای ترخیص، کاهش زمان عبور کالا، و هماهنگی میان نهادهای دخیل، می‌تواند جایگاه ایران را به‌عنوان مسیر اصلی ترانزیت در منطقه تثبیت کند. با اجرای پیشنهادهای ارائه‌شده، پیش‌بینی می‌شود کشور در آینده نزدیک بتواند ضمن افزایش درآمد ارزی، به یکی از بازیگران مهم در زنجیره جهانی حمل‌ونقل تبدیل شود. بدین ترتیب، توسعه بندرگاه‌های جدید، همراه با مدیریت هوشمند و نوآورانه، نه تنها کیفیت خدمات ترانزیتی را ارتقا می‌دهد بلکه به شکوفایی اقتصادی و تقویت جایگاه ژئواستراتژیک شهر در سطح منطقه منجر خواهد شد.

منابع

- ✓ احدی، حمیدرضا، (۱۳۹۲)، ارایه مدل تخمین سطح مطلوبیت کریدورهای ریلی ترانزیت بار از ایران مطالعه موردی محور سرخس - بندرعباس دهمین کنفرانس بین المللی مهندسی صنایع دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ✓ احسانی فر، یحیی، (۱۳۹۴)، تأثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی، شماره ۳، صص ۴۱-۴۹.
- ✓ باور صاد، پرویز، (۱۳۸۸)، تئوری پل‌های زمینی و کریدورهای ترانزیتی و نقش ایجاد مرکز مدیریت عالی مالی ترانزیت کالا.
- ✓ جعفری، ک، (۱۳۸۱)، امکانسنجی افزایش ترانزیت کالای آسیای مرکزی و قفقاز از مبداء بندر امام خمینی (ره) در مقایسه با بندر شهید رجایی، صص ۹۲-۹۳.
- ✓ حسن نیا، محمد، (۱۳۹۲)، سدید السلطنه کبابی در آینه اسناد، نشر پیام بهارستان، دوره ۵، شماره ۱۹.
- ✓ شبکه اطلاع رسانی بنادر غرب استان هرمزگان.
- ✓ کریمی ب، بشیری، م، نیکزاد، ع، (۱۳۹۶)، بررسی مساله مکان یابی بنادر خشک با در نظر گرفتن شبکه حمل و نقل چند وجهی، اولین کنفرانس بین المللی مدیریت بازرگانی و بهینه سازی سیستم.
- ✓ کبابی، سدید السلطنه، (۱۳۸۶)، تاریخ مسقط عمان بحرین و قطر و روابط آنها با ایران، تصحیح احمد اقتداری، تهران، نشر امیرکبیر.
- ✓ ممقانی، م، (۱۳۸۸)، چند وجه از حمل و نقل، مجله بندر و دریا، صص ۶۲-۶۳.
- ✓ نور بخش، حسین، (۱۳۸۱)، پیشه ها و فن آوری سنتی: برکه های آب در سواحل خلیج فارس، پایگاه تخصصی مجلات نور، شماره ۲، صص ۷۸-۹۱.
- ✓ Rodrigue, J. P., & Notteboom, T., (۲۰۱۷), "Transport Costs". The Geography of Transport Systems, Fourth Edition.
- ✓ S. LUBIS, H.-R., & ISNAENI, M. (۲۰۰۵), "Multimodal transport in indonesia: recent profile and strategy development". Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, ۵, pp. ۴۴-۶۴.
- ✓ Stephen Mullighan, & John Rau. (۲۰۱۵), "The Integrated Transport and Land Use Plan", Government of south Australia. p ۱۰۷
- ✓ Georg, I., Blaschke, T., & Taubenbock, H., (۲۰۱۶), "A Global Inventory of Urban Corridors Based on Perceptions and Night- Time Light Imagery", International Journal of Geo-Information, pp. ۲۳۳.