

توسعه کشتیرانی؛ دروازه طلایی اقتصاد ایران در قرن لجستیک

امیر حسین خدائی - پژوهشگر

دریا؛ جبهه اصلی جنگ لجستیک

در قرن بیست و یکم رقابت میان کشورها بیش از هر زمان دیگری به میدان شبکه‌های لجستیکی منتقل شده است. قدرت اقتصادی کشورها دیگر صرفاً به تولید یا منابع طبیعی محدود نمی‌شود، بلکه به توانایی آن‌ها در مدیریت مسیرهای حمل و نقل، بنادر، کریدورها، زنجیره‌های تأمین و جریان کالا، انرژی و سرمایه وابسته است. این همان مفهومی است که می‌توان آن را «جنگ لجستیک» نامید.

در این رقابت جهانی، دریا مهم‌ترین جبهه محسوب می‌شود. بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود و بنادر بزرگ جهان به گره‌های حیاتی اقتصاد جهانی تبدیل شده‌اند. کشوری که ناوگان دریایی قدرتمند، بنادر پیشرفته، خدمات بندری کارآمد، بیمه دریایی، تعمیرات کشتی، سوخت‌رسانی، شبکه‌های انبارداری و لجستیک گسترده داشته باشد، در واقع بخشی از جریان اصلی اقتصاد جهانی را در اختیار گرفته است.

جایگاه ایران در رقابت ژئولجستیکی

ایران در یکی از راهبردی‌ترین نقاط جغرافیای جهان قرار دارد. دسترسی همزمان به خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، همسایگی با پانزده کشور، و قرار گرفتن در مسیر اتصال شرق و غرب و همچنین شمال و جنوب، ظرفیتی کم‌نظیر برای تبدیل ایران به یک قدرت لجستیکی منطقه‌ای ایجاد کرده است.

از منظر کریدوری، ایران می‌تواند حلقه اتصال بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه، شبه‌قاره هند، خاورمیانه و اروپا باشد. اگر زیرساخت‌های بندری، ریلی، جاده‌ای و گمرکی کشور به‌صورت یکپارچه توسعه یابد، ایران می‌تواند از یک کشور صرفاً عبوری به یک گره ارزش‌آفرین در تجارت جهانی تبدیل شود.

در همین چارچوب، بسیاری از تحلیل‌های اقتصادی نشان می‌دهد که ایران تنها در حوزه توسعه بنادر، ناوگان کشتیرانی، شهرک‌های لجستیکی و خدمات ارزش افزوده بندری ظرفیت جذب سرمایه‌گذاری حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیارد دلار در میان‌مدت را دارد. در صورت تثبیت نقش ایران در کریدورهای جهانی و تبدیل شدن به هاب لجستیکی خلیج فارس، این ظرفیت می‌تواند در افق بلندمدت به حدود ۳۰۰ میلیارد دلار نیز برسد.

اقتصاد دریایی جهان؛ بازاری چند تریلیون دلاری

بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، حجم تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۳ به حدود ۱۲.۳ میلیارد تن رسیده است. اما اهمیت اقتصاد دریایی تنها در حجم کالاهای جابه‌جا شده نیست؛ بلکه در مجموعه فعالیت‌هایی است که پیرامون این جریان شکل گرفته‌اند.

اقتصاد دریایی شامل حوزه‌هایی مانند حمل‌ونقل دریایی، خدمات بندری، کشتی‌سازی، تعمیرات و اورهال شناورها، بیمه‌های دریایی، سوخت‌رسانی، خدمات مالی، مدیریت کانتینر، انبارداری، لجستیک، گردشگری دریایی و خدمات حقوقی و داوری دریایی است.

برآوردها نشان می‌دهد گردش مالی این اقتصاد در مقیاس چند تریلیون دلار قرار دارد. تنها برخی از بازارهای مهم آن عبارت‌اند از:

اقتصاد گسترده دریایی جهان: حدود ۲.۱۸ تریلیون دلار

بازار خدمات و لجستیک دریایی: حدود ۹۶ میلیارد دلار

بازار تعمیرات و نگهداری شناورها: حدود ۳۵ تا ۵۵ میلیارد دلار

بازار کشتی‌سازی جهانی: حدود ۱۴۵ تا ۱۶۴ میلیارد دلار

خلیج فارس و تنگه هرمز؛ شاهراه اقتصاد انرژی

خلیج فارس و دریای عمان یکی از مهم‌ترین مناطق دریایی جهان محسوب می‌شوند. روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت از تنگه هرمز عبور می‌کند که تقریباً یک‌چهارم تجارت دریابرد نفت جهان را تشکیل می‌دهد. علاوه بر آن، بخش قابل توجهی از تجارت دریایی گاز مایع و کود شیمیایی جهان نیز از این مسیر عبور می‌کند. ارزش اقتصادی این جریان تنها به فروش نفت محدود نمی‌شود؛ بلکه خدمات بندری، بیمه کشتی‌ها، سوخت‌رسانی دریایی، تعمیرات شناورها، مدیریت کانتینر، انبارداری، خدمات مالی و عملیات لجستیکی پیرامون آن اقتصادی در مقیاس صدها میلیارد دلار در سال ایجاد کرده است.

در چنین شرایطی، موقعیت جغرافیایی ایران در کنار این شاهراه جهانی می‌تواند به یک مزیت اقتصادی بزرگ تبدیل شود؛ به شرط آنکه زیرساخت‌های بندری و دریایی کشور متناسب با این موقعیت توسعه یابد.

دریای خزر؛ حلقه اتصال شمال

دریای خزر یکی از حلقه‌های مهم کریدور شمال - جنوب محسوب می‌شود. این دریا ایران را به روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی متصل می‌کند و می‌تواند نقش مهمی در انتقال غلات، فلزات، انرژی و کالاهای ترانزیتی ایفا کند. برخی آمارهای منطقه‌ای نشان می‌دهد که تنها در بخش حمل‌ونقل دریایی قزاقستان در سال ۲۰۲۴ حدود ۲.۸ میلیون تن کالا جابه‌جا شده است. با توسعه بنادر شمالی ایران، افزایش ناوگان رورو (جابجایی سریع) و ایجاد پایانه‌های چندمنظوره، ظرفیت اقتصادی خزر می‌تواند چند برابر شود.

توسعه کشتیرانی؛ ستون اقتصاد لجستیکی ایران

اقتصاد کشتیرانی شبکه‌ای گسترده از فعالیت‌های اقتصادی را در بر می‌گیرد؛ از بنادر و پایانه‌های دریایی گرفته تا خدمات بندری، ناوگان حمل‌ونقل، تعمیرات کشتی، بیمه‌های دریایی، خدمات مالی، انبارداری، لجستیک، حمل‌ونقل ترکیبی و گردشگری دریایی.

توسعه این زنجیره ارزش می‌تواند علاوه بر افزایش درآمد ارزی کشور، هزاران فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند و جایگاه ایران را در شبکه تجارت منطقه‌ای ارتقا دهد.

طبق گزارش‌های نهادهای بین‌المللی مانند آنکتاد (UNCTAD) و بانک جهانی (World Bank)، نرخ بازگشت سرمایه در پروژه‌های زیرساختی بندری و لجستیکی در مناطق استراتژیک جهان معمولاً بین ۱۵ تا ۲۵ درصد در سال است. با توجه به مزیت‌های رقابتی ایران از جمله هزینه پایین‌تر سوخت، نیروی انسانی و موقعیت جغرافیایی در شبکه ترانزیت جهانی، در صورت مدیریت حرفه‌ای و کاهش بروکراسی، بازگشت سرمایه این پروژه‌ها می‌تواند در بازه زمانی ۵ تا ۸ سال تحقق یابد.

بیمه دریایی؛ یکی از سودآورترین حلقه‌های اقتصاد دریا

در صنعت کشتیرانی، بیمه یکی از مهم‌ترین و سودآورترین بخش‌های زنجیره ارزش محسوب می‌شود. هر کشتی برای فعالیت در دریا نیازمند پوشش‌های بیمه‌ای متعدد است؛ از بیمه بدنه و ماشین‌آلات گرفته تا بیمه بار، مسئولیت مالک کشتی، بیمه خطر جنگ و بیمه توقف عملیات.

توسعه صنعت بیمه دریایی در ایران می‌تواند بخش قابل توجهی از هزینه‌هایی را که امروز در این حوزه به خارج از کشور منتقل می‌شود، به درآمد ملی تبدیل کند.

راه‌اندازی کنسرسیوم ملی بیمه دریایی، باشگاه‌های جبران خسارت مالکان کشتی، صندوق‌های بیمه اتکایی دریایی و سامانه‌های داده‌محور مدیریت ریسک از جمله اقدامات مهم در این حوزه است.

شهرک‌های لجستیکی؛ حلقه گمشده کریدورهای ایران

شهرک‌های لجستیکی مراکزی هستند که در آن‌ها مجموعه‌ای از خدمات مانند انبارداری، بسته‌بندی، گمرک، توزیع کالا، خدمات مالی، شرکت‌های حمل‌ونقل و پایانه‌های چندوجهی در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند. ایجاد چنین مراکزی باعث می‌شود کالاهایی که از مسیر ایران عبور می‌کنند تنها ترانزیت نشوند، بلکه در داخل کشور پردازش شده و ارزش افزوده ایجاد کنند.

از جمله پروژه‌های قابل طراحی در ایران می‌توان به این موارد اشاره کرد:

- شهرک لجستیکی بندری چابهار - مکران
- شهرک لجستیکی کانتینری بندرعباس
- شهرک لجستیکی انرژی عسلویه
- شهرک لجستیکی شمال در بندر امیرآباد
- شهرک لجستیکی ترکیبی خزر - ریل
- شهرک تخصصی تعمیرات و اورهال شناورها
- شهرک بانکرینگ و سوخت‌رسانی منطقه‌ای
- شهرک لجستیکی صادرات مجدد در مناطق آزاد

بنیادهای تعاون لجستیک؛ مدل مردمی توسعه زیرساخت

پروژه‌های بزرگ لجستیکی نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان هستند و اتکای صرف به منابع دولتی برای توسعه این زیرساخت‌ها کافی نیست. ایجاد بنیادهای تعاون لجستیک می‌تواند راهکاری برای تجمیع سرمایه‌های مردمی، سرمایه بخش خصوصی و توان شرکت‌های بزرگ باشد.

در این الگو، بنیادها می‌توانند در پروژه‌هایی مانند توسعه بنادر، ایجاد شهرک‌های لجستیکی، توسعه ناوگان کشتیرانی، تعمیرات شناورها، بیمه دریایی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی سرمایه‌گذاری کنند.

ساختار این بنیادها می‌تواند مبتنی بر مدل مالکیت سهامی مردمی طراحی شود تا مشارکت گسترده فعالان اقتصادی، تعاونی‌ها و سرمایه‌گذاران خرد امکان‌پذیر شود.

مردمی سازی اقتصاد لجستیکی

یکی از مهم ترین ابعاد توسعه زیرساخت های لجستیکی، مشارکت مردم در سرمایه گذاری است. مدل هایی مانند صندوق های سرمایه گذاری لجستیکی، تعاونی های ساحلی، مشارکت فعالان حمل و نقل و سرمایه گذاری ایرانیان خارج از کشور می تواند منابع مالی گسترده ای را برای پروژه های زیرساختی فراهم کند.

در چنین ساختاری امکان مشارکت در سطوح مختلف سرمایه نیز وجود دارد:

- سرمایه حدود ۵۰ میلیون تومان: خرید سهم در صندوق های پروژه لجستیکی یا تعاونی های حمل و نقل و مشارکت در سود سالانه.
- سرمایه حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان: مشارکت در مالکیت تجهیزات لجستیکی مانند کامیون های اشتراکی، انبارهای محلی یا تجهیزات بارگیری.
- سرمایه حدود ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد تومان: مشارکت در مالکیت بخشی از ناوگان حمل و نقل، انبارداری منطقه ای یا خدمات شهرک های لجستیکی.
- سرمایه های کلان: مشارکت در توسعه بنادر، پایانه های کانتینری، ناوگان کشتیرانی اقیانوس پیما و زیرساخت های لجستیکی بزرگ.

این مدل علاوه بر تأمین مالی پروژه ها، می تواند اقشار مختلف جامعه را از دریافت کنندگان حمایت های اقتصادی به سهامداران اقتصاد ملی تبدیل کند.

نقش دانشگاه ها در مدیریت بنیادهای لجستیکی

برای موفقیت چنین ساختارهایی، مدیریت آنها باید دانش بنیان باشد. دانشگاه هایی که دارای دانشکده های تخصصی در حوزه اقتصاد حمل و نقل، مهن دسی دریا، مدیریت زنجیره تأمین و لجستیک هستند می توانند نقش مهمی در هدایت علمی این بنیادها ایفا کنند.

دانشگاه‌ها می‌توانند در حوزه‌هایی مانند تربیت نیروی انسانی متخصص، توسعه فناوری‌های لجستیکی، ایجاد شرکت‌های دانش‌بنیان، تحلیل داده‌های لجستیکی و طراحی مدل‌های اقتصادی پروژه‌های زیرساختی نقش‌آفرینی کنند.

معماری قواعد و تنظیم‌گری دریایی

توسعه اقتصاد دریایی نیازمند چارچوب‌های تنظیم‌گری شفاف است. طراحی نظام جامع تنظیم‌گری بندری، رتبه‌بندی اپراتورهای بندری، استانداردسازی خدمات لجستیکی، نظام تعرفه‌گذاری رقابتی منطقه‌ای و ایجاد سازوکارهای داوری دریایی از مهم‌ترین عناصر این معماری محسوب می‌شوند.

وجود چنین ساختاری می‌تواند از شکل‌گیری انحصار جلوگیری کند و فضای رقابتی سالمی در صنعت دریایی ایجاد نماید.

مدل‌های نوین تأمین مالی پروژه‌های دریایی

پروژه‌های بندری و لجستیکی سرمایه‌بر هستند و نیازمند ابزارهای مالی متنوع‌اند. علاوه بر سرمایه‌گذاری‌های مستقیم، می‌توان از ابزارهای بازار سرمایه مانند صندوق‌های پروژه، اوراق مبتنی بر درآمد بندری، صندوق‌های زیرساخت دریایی، تأمین مالی مبتنی بر دارایی و مدل‌های مشارکت ساخت، بهره‌برداری و واگذاری (PPP) استفاده کرد.

این ابزارها امکان مشارکت سرمایه‌های خرد مردمی، صندوق‌های بازنشستگی، بانک‌ها و حتی سرمایه‌گذاران خارجی را فراهم می‌کنند.

اتصال بنادر به شبکه ریلی

بندری که به شبکه ریلی متصل نباشد، معمولاً تنها یک پایانه تخلیه و بارگیری باقی می‌ماند؛ اما اتصال بنادر به ریل آن‌ها را به گره‌های لجستیکی واقعی تبدیل می‌کند.

این اتصال باعث کاهش هزینه حمل، افزایش سرعت انتقال کالا، توسعه ترانزیت و جذب سرمایه صنعتی در اطراف بنادر می‌شود.

صنایع پشتیبان اقتصاد دریایی

اقتصاد کشتیرانی تنها به ناوگان و بنادر محدود نمی‌شود. صنایع متعددی در کنار آن شکل می‌گیرند؛ از جمله صنایع ساخت قطعات دریایی، تعمیرات و اورهال شناورها، فناوری‌های دیجیتال بندری، سامانه‌های مدیریت لجستیک، مراکز داده لجستیکی و خدمات آموزشی و تخصصی دریایی. توسعه این صنایع می‌تواند زنجیره ارزش اقتصاد دریایی را کامل کند.

دیپلماسی لجستیکی

توسعه صنعت کشتیرانی بدون همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی ممکن نیست. انعقاد توافقات کریدوری چندجانبه، ایجاد خطوط مشترک کشتیرانی، همکاری در مدیریت بنادر، پیمان‌های بیمه دریایی منطقه‌ای و حتی تأسیس بانک تخصصی دریایی منطقه‌ای می‌تواند جایگاه ایران را در شبکه تجارت جهانی تقویت کند.

مدیریت یکپارچه کریدورهای ترانزیتی

برای بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های جغرافیایی کشور، مدیریت کریدورهای ترانزیتی باید به صورت یکپارچه انجام شود. ایجاد پنجره واحد لجستیکی، مرکز داده‌های ترانزیتی، مدیریت یکپارچه کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب و طراحی شاخص‌های عملکرد ملی لجستیک از جمله اقدامات مهم در این حوزه است.

آینده‌ای که از دریا آغاز می‌شود

ایران در آستانه یک فرصت تاریخی قرار دارد. توسعه کشتیرانی، ایجاد شهرک‌های لجستیکی، شکل‌گیری بنیادهای تعاون لجستیک با مدیریت دانش‌بنیان دانشگاه‌ها، توسعه بیمه دریایی، تقویت ناوگان، جذب سرمایه‌های ۱۰۰ تا ۳۰۰ میلیارد دلاری در اقتصاد دریایی و اتصال بنادر به شبکه‌های حمل‌ونقل می‌تواند ایران را به یکی از گره‌های اصلی اقتصاد لجستیکی منطقه تبدیل کند.

در چنین آینده‌ای، بنادر ایران تنها محل پهلوگیری کشتی‌ها نخواهند بود؛ بلکه به مراکز تولید ارزش اقتصادی، نوآوری فناورانه و تعاملات منطقه‌ای تبدیل می‌شوند.

دریا برای ایران فقط یک مرز جغرافیایی نیست؛

دریا می‌تواند دروازه طلایی اقتصاد ایران در قرن لجستیک باشد.