



بررسی و مطالعه موقعیت استراتژیک حمل و نقل چندوجهی ایران در منطقه و تاثیر آن بر ژئواکونومی ایران (مطالعه موردی: مرز سه گانه بندر آستارا)

المیرا عسگرپور

(کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل)

Asgarpourelmira@gmail.com

بهاره پورمرادی

(مدیر مراکز رشد استان گیلان)

b_poormoradi@yahoo.com

دکتر بهمن کارگر شهامت

(هئیت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد آستارا)

b.k.shahamat@gmail.com

1

چکیده

موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب جمهوری اسلامی ایران، مزایای ترانزیتی قابل توجهی را برای کشور به ارمغان آورده، به طوری که بهره برداری از آن از طریق گسترش مناسب زیرساختی و نرم افزاری شبکه حمل و نقل با هدف ایجاد ارتباط مطمئن و کارآمد، افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک در منطقه را به دنبال خواهد داشت. بندر آستارا اولین شهر جمهوری اسلامی ایران است که با توجه به دارا بودن سه حالت حمل و نقل ریلی، دریایی و خاکی پتانسیل های بسیار بالای در زمینه لجستیک بین المللی و زنجیره تامین داراست. همچنین همسایگی با کشورهای اروپایی و تازه استقلال یافته شوروی سابق و گذر کریدور بین المللی شمال- جنوب از این شهرستان، آستارا را نسبت به سایر مرزها و بندرهای ایران متمایز کرده است. در این پژوهش، موقعیت منحصر به فرد و استراتژیک بندر آستارا مورد بررسی قرار گرفت، نتایج حاصل نشان داد زیرساخت های موجود در این بندر مرزی، پاسخگوی ترافیک تجاری و ترافیک ترانزیت این شهرستان نیست و باید برای بهره برداری مناسب از این موقعیت استراتژیک شهرستان مرزی بندر آستارا زیر ساخت های مناسبی احداث شود. با استفاده از شیوه حمل و نقل چند وجهی، می توان مزایای بسیار زیادی در مقایسه با روش های حمل و نقل تک وجهی در این منطقه ایجاد کرد.

واژگان کلیدی: لجستیک، حمل و نقل چندوجهی، بندر آستارا،

۱-مقدمه

یکی از نیازهای اولیه انسان که با توسعه اقتصادی و اجتماعی دامنه گسترده تری پیدا کرده و اکنون یکی از مظاهر تمدن به شمار می آید، حمل و نقل است. بسیاری از اقتصاددانان معتقدند که رابطه مستقیمی بین توسعه اقتصادی و گسترش زیربنای حمل و نقل موجود است؛ به عبارت دیگر در دیدگاه های اقتصادی اهمیت حمل و نقل به قدری زیاد می باشد که عده ای آن را کالبد توسعه اقتصادی و برخی دیگر آن را همانند ستون فقرات توسعه تلقی می نمایند (اعرابی و پور کرمانی، 1395). فرآیند حمل و نقل و رساندن کالا به مراکز تقاضا نیازمند استفاده از یک سیستم نوین و هوشمند جهت انتقال هر چه بهتر کالا با کمترین هزینه و زمان و با امنیت بالا است (حجازی و غری، 1395).



موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب جمهوری اسلامی ایران، مزایای ترانزیتی قابل توجهی را برای کشور به ارمغان آورده، به طوری که بهره‌برداری از آن از طریق گسترش مناسب زیرساختی و نرم افزاری شبکه حمل و نقل با هدف ایجاد ارتباط مطمئن و کارآمد، افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک در منطقه را به دنبال خواهد داشت. جمهوری اسلامی ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی دارای ارتباط است. این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده‌اند که بازار مصرف قابل توجهی برای تولیدکنندگان محسوب می‌گردد و به دلیل در اختیار داشتن منابع بزرگ ملی، از درآمد بالایی نیز برخوردارند. این موضوع نیاز رو به رشد توسعه تجارت و ترانزیت را در منطقه روشن می‌کند. در چنین شرایطی، خلیج فارس در جنوب ایران و اتصال به کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان از یک سو و دریای خزر در شمال ایران و ارتباط با کشورهای روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان از طرف دیگر، ایران را به پل ارتباطی تجاری میان این کشورها و همچنین کشورهای این منطقه با سایر مناطق جهان تبدیل کرده است (نوروزی و تقی‌زاده، ۱۳۹۷). کشور ما مناسب‌ترین راه برای ارتباط کشورهای حوزه اقیانوس هند با کشورهای آسیای میانه و اروپا بوده و می‌تواند به عنوان پلی برای ترانزیت کالا و واسطه تجاری بین کشورهای مذکور عمل کند (نظری و همکاران، ۱۳۹۸).

با توجه به جهانی شدن اقتصاد، وابستگی به خدمات حمل کالا، نیازی ضروری می‌باشد. از طرفی ارائه خدمات حمل و نقل کالا از نظر کیفیت، هزینه و زمان، تاثیری غیرقابل انکار در افزایش رقابت پذیری برای صادرکنندگان کالاها در بازارهای هدف و در نتیجه کاهش قیمت تمام شده کالاها خواهد داشت (حجازی و غری، ۱۳۹۵). حمل و نقل را واسطه فعالیت‌های اقتصادی می‌دانند که گسترش آن می‌تواند منجر به تقسیم کار و تولید بیش‌تر گردد که باعث سرمایه‌گذاری، اشتغال، افزایش درآمد و رفاه بیش‌تر جوامع می‌شود (نظری و همکاران، ۱۳۹۸).

در سیاست‌های کلی نظام در خصوص حمل و نقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل در چندین محور بیان شده که از جمله می‌توان به موقعیت ترانزیتی کشور، سودآوری ملی اشاره کرد. بهره‌گیری از موقعیت ترانزیتی کشور یکی از رویکردهای تبدیل کشور به هاب ترانزیتی می‌باشد. توجه به توسعه ترانزیت و ارتقای نقش کشور به عنوان هاب توزیع و تجارت، افزایش سودآوری ملی را به دنبال خواهد داشت. بنابراین می‌توان به این نتیجه رسید که با هدف قرار دادن تبدیل کشور به هاب لجستیکی منطقه و دنبال کردن این مسئله در توسعه شبکه حملونقل، هم بخشی از شرایط لازم برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی منطقه فراهم می‌شود و هم از موقعیت ترانزیتی کشور نهایت بهره‌برداری صورت خواهد گرفت. در نهایت همه موارد فوق سودآوری ملی را به دنبال خواهند داشت (معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، ۱۳۹۶).

شیوه‌های مختلف حملونقل به سبب ویژگی‌های خاص خود هر یک نقش مهمی را در جابجایی کالا ایفا مینمایند. در حالی که سیستم حملونقل جاده‌ای به سبب انعطاف‌پذیری خود امکان دسترسی به بیشترین نقاط را فراهم می‌سازد، راه‌آهن به عنوان یک وسیله حمل‌انباره می‌تواند سبب صرفه‌جویی در هزینه و انرژی به خصوص در مسافت‌های طولانی گردد. کارشناسان این حوزه اگرچه "استفاده از روش‌های گوناگون و هماهنگ" را برای حملونقل چندوجهی به کار می‌برند، اما بیش از هر چیز بر هماهنگ بودن بین وجوه مختلف حمل و نقل، تاکید دارند (حجازی و غری، ۱۳۹۵).

به‌طور کلی جابجایی کالاها به پنج روش عمده شامل حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، آبی یا دریایی، هوایی و خط لوله‌ای انجام می‌گیرد. در این راستا هر یک دارای مزایا و محدودیت‌های خاص خود هستند و چنانچه در قالب یک روش ترکیبی و یا به صورت چند وجهی در قالب یک سازمان یکپارچه به کار گرفته شود و به صورت مبدا و مقصد مدیریت شود می‌توان از مزایای متعدد آن‌ها بهره‌برد (حجازی و غری، ۱۳۹۵).

شهرستان مرزی بندر آستارا با توجه به ظرفیتهای موجود از جمله دارا بودن مرزهای خاکی، آبی و سیستم حملونقل دریایی، جاده‌ای و ریلی به‌عنوان تنها شهرستان کشور که از این قابلیت برخوردار است، پتانسیل بسیار بالایی در شکل‌دهی مرکز تجارت و بازرگانی مدرن، افزایش صادرات و واردات با استفاده از خدمات پردازش کالا، تسهیل حضور برندهای بین‌المللی و تقویت صادرات



دارد. اما متأسفانه علی‌رغم وجود ظرفیت‌های منحصربه‌فرد، هماهنگی لازم بین منابع و پتانسیل‌های موجود در شهرستان صورت نگرفته و استفاده بهینه از امکانات انجام نشده است. در این تحقیق در نظر داریم با توجه به مطالعات صورت گرفته و پتانسیل‌های بالقوه و بالفعل شهرستان مرزی بندر آستارا » « را بررسی نماییم.

۲- ضرورت پژوهش

امروزه سازمان‌ها خصوصاً در کشور ما نیازمند دگراندیشی در موضوع مدیریت زنجیره تأمین می‌باشند. متأسفانه مدیران سازمان‌های ما از مفهوم مدیریت زنجیره تأمین و کاربرد آن اطلاع اندکی دارند. سیر تحولات و تغییرات پرشتاب، سازمان‌ها را بر آن داشته تا برای غلبه بر محیط نامطمئن خود به تحقیق در این زمینه بپردازند. اکنون مدیریت زنجیره تأمین در تعامل دو سویه با فنون جدید از جمله تأمین از منابع بیرونی، لجستیک ناب، لجستیک مجازی، لجستیک معکوس، لجستیک یکپارچه، لجستیک شبکه، ضدلجستیک و پشتیبانی لجستیکی پله‌ای و ... می‌باشد. این حجم از این نظریه نشان‌دهنده اهمیتی است که سازمان‌های مختلف برای زنجیره تأمین و لجستیک قائل هستند. خواستگاه همگی این نظریه‌ها مربوط به تاثیر زمان و مکان بر کالا یا خدمت می‌باشد تا بتواند به کاهش هزینه‌ها و ارتقای مزیت رقابتی در سازمان بپردازد و اکنون نه تنها سازمان‌های نظامی بلکه سازمان‌های بزرگ صنعتی و بازرگانی نیز موفقیت و سودآوری خود را مرهون عملکرد صحیح این بخش‌ها هستند (اعرابی و پورکرمانی، 1395). ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری ارتباط تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار نمایند لذا کلیه این موارد لزوم بهره‌گیری از ظرفیت‌های جغرافیایی ایران را در راستای استفاده بهینه و کارآمد از سیستم حمل و نقل چندوجهی و عمدتاً تمرکز بر قابلیت‌های ریلی را آشکارتر می‌کند (رفیعی و جودی، 1396). تقریباً نیمی از قیمت تمام شده کالاها مربوط به هزینه‌های حمل و نقل می‌باشد. نیمی از این گونه هزینه‌ها مربوط به هزینه‌های حمل و نقل داخل کارخانه و نیمی دیگر نیز مربوط به ارسال کالای ساخته شده به بازار مصرف است. چنانچه کشور در مسیر رسیدن کالا به دست مصرف‌کننده قرار بگیرد و به هر میزان که کالا از این مسیر ترانزیت شود به همان میزان از هزینه مسیر کالا، عاید کشور می‌شود (Rodrigue & Notteboom, 2017). به همین دلیل می‌باشد که توسعه و رشد اقتصادی وابسته به توسعه بخش حمل‌ونقل است (الهیوردی‌زاده و همکاران، 1397).

استفاده از روش‌های سنتی حمل کالا باعث کاهش راندمان و ائتلاف سرمایه‌ی ملی کشور می‌شود. ضروری است که با استفاده از سیستم حمل‌ونقل چندوجهی نسبت به کاهش هزینه‌های حمل و بالا بردن کیفیت بهتر انتقال کالاها اقدامات موثری صورت گیرد تا در صورت ترویج و توسعه بیش‌تر این سیستم از حمل‌ونقل بتوان در بازارهای جهانی حضور پررونق‌تری داشت (حجازی و غری، 1395).

شیوه حمل‌ونقل چندوجهی مزایای زیادی در مقایسه با روش‌های حمل‌ونقل تک وجهی دارد. برقراری توازن در به کارگیری 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. متأسفانه این شیوه حمل‌ونقل به دلیل ضعف در زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی لجستیکی در کشور مورد غفلت بوده است (معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، ۱۳۹۶). عبور کالای ترانزیتی از داخل یک کشور، نه تنها از لحاظ اقتصادی



درآمدزایی را به دنبال خواهد داشت، بلکه نشان دهنده اعتبار سیاسی کشور در جامعه بین الملل است و از لحاظ امنیتی و ارتباط با سایر کشورها در زمینه های مختلف اهمیت فراوانی برای کشورهای دخیل در ترانزیت دارد (نظری و همکاران، ۱۳۹۸). چین و هند در آسیای جنوب شرقی، دو کشوری که در دهه آینده بالاترین میزان رشد اقتصادی را دارند، به دنبال مسیر ارزان تر و کوتاه تر برای ترانزیت کالاهای تولیدی خود هستند. به دنبال مسیر ارزان تر و کوتاه تر برای ترانزیت کالاهای تولیدی خود هستند. به صرفه ترین مسیر برای این کشورها عبور از کریدورهای موجود و اتصال به اروپاست، اما تحولات جدید نشان می دهد که «زمان بر» شدن پروژه های عمرانی در ایران از یک سو و تحولات سیاسی اقتصادی در منطقه از سوی دیگر، موجب شده که «مسیرهای جایگزین» نیز پیشنهاد و حتی ایران از برخی مسیرهای ترانزیتی کنار گذاشته شود. در کشورهای که حجم جابه جایی کالا در آن شامل صادرات، واردات و ترانزیت کمی بیشتر از ۳۰ میلیون تن است، عجیب نیست که سهم ترانزیت کالا نیز به ۱۲ میلیون تن برسد؛ اما نکته نگران کننده «انزوایی ایران» در منطقه ای است که شرکای تجاری ترجیح می دهند از آن عبور نکنند با آن را دور بزنند (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷). کشورهایی که از داشتن شبکه کارآمد حمل و نقل محروم مانده اند از اقتصاد پویایی برخوردار نیستند، چرا که فقدان شبکه حمل و نقل کارآمد باعث می شود کالاها و خدمات مازاد بر مصرف یک منطقه قابل عرضه به سایر نقاطی که نیازمند چنین کالاهایی هستند، نباشند (اعرابی و پور کرمانی، ۱۳۹۵).

۳- مزایای کریدور شمال-جنوب

4

کریدور شمال-جنوب مهم ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان تر است (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷). کشورهای در مسیر این کریدور با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی به همه جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می پردازند. در صورت فعال شدن تمام حلقه های این زنجیره، انتقال کانتینر از بندر بمبئی به مسکو به کم تر از یک ماه زمان نیاز دارد. از نظر هزینه نسبت به دریای بالتیک، ترانزیت کانتینری کاهش ۲۰ درصدی هزینه حمل و نقل را در پی خواهد داشت. این مسیر، زمان و هزینه ها را نسبت به مسیر سنتی هندوستان به اروپا از جمله به سنت پیتربورگ و مسکو کاهش می دهد (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷).

این مسیر مسافت ۴۰ الی ۵ روزه را به ۲۰ الی ۲۵ روز کاهش می دهد و مسافت فعلی ۴۵ روز مسیر دریایی را که با ۳۰ درصد افزایش هزینه حمل روبرو است و به طول ۱۶۱۲۹ کیلومتر است به مسیر جدید ۱۹ روزه، به طول ۹۳۸۹ کیلومتر کاهش داده و موجب کاهش ۳۰ درصدی هزینه ها می شود. این کریدور در مراحل اولیه سالانه ۶ میلیون تن کالا را جابه جا خواهد کرد که در مراحل بعدی به عدد ۱۵ تا ۲۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت. سهم ایران در حال حاضر کم تر از ۵۰۰ هزار تن در سال است این پیش بینی نشان می دهد که در سال ۲۰۲۵ به حدود ۶/۵ میلیون تن خواهد رسید (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷). ایران در جنوب غرب آسیا قرار گرفته است و از شمال به دریای خزر، ارمنستان، آذربایجان و ترکمنستان و از جنوب به خلیج همیشه فارس و دریایی عمان محدود می شود. کشورهای همسایه ایران در غرب شامل ترکیه و عراق و در شرق شامل افغانستان و پاکستان هستند. ایران عضو سازمان همکاری اقتصادی (اگو) است در غرب با منطقه اسکوا (کمسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد در غرب آسیا) و در شرق با منطقه سارک (انجمن جنوب آسیا برای همکاری منطقه ای) و در شمال با کشورهای سی آی اس (کشورهای مستقل مشترک المنافع) هم مرز است. موقعیت جغرافیایی ایران آن را به منطقه ویژه ای جهت ارتباط از طریق حمل و نقل زمینی با کشورهای عضو مناطق اسکاپ و اسکوا از یک سو و ارتباط با کشورهای شمال و مرکز آسیا و آب های خلیج فارس و دریایی عمان در جنوب از سوی دیگر، تبدیل کرده است (رفیعی و جودی، ۱۳۹۶).



۴- بندر مرزی آستارا

آستارا، آخرین نقطه جغرافیایی کشور جمهوری اسلامی ایران، شهرستانی به مساحت ۳۴۷ کیلومتر مربع که دارای ۱۵ کیلومتر نوار ساحلی و ۳۸/۵ کیلومتر مرز خاکی و ششمین شهر بزرگ استان گیلان و مرکز شهرستان آستارا می‌باشد. آستارا از شرق به دریای خزر، از شمال به آستارای جمهوری آذربایجان، از غرب به استان اردبیل و از جنوب به شهرستان تالش در استان گیلان محدود شده است. این شهر از نظر ارتباطی بر سر یک سه راهی مهم قرار گرفته است؛ راه جنوبی آن به بندر انزلی و رشت، راه شمالی آن به آستارای جمهوری آذربایجان و باکو و راه غربی آن نیز که از گردنه حیران می‌گذرد و به اردبیل و تبریز منتهی می‌شود. آستارا شهری مرزی و یکی از قطب‌های اقتصادی، توریست داخلی و بین المللی در ساحل غربی دریای خزر در شمال ایران می‌باشد. مردمان بندر آستارا به دلیل شرایط جغرافیایی و فرهنگی از دیرباز به شغل تجارت و تولید مشغول بوده‌اند. به لطف گمرک آستارا که یکی از قدیمی‌ترین و پرترددترین گمرک‌های ایران است و همجواری با کشورهای اروپایی، تجارت و دادوستد جزو فرهنگ مردم و شغل آن‌ها محسوب می‌شود و تنها شهرستان ایران است که از لحاظ زیرساخت‌های فیزیکی حمل‌ونقل، ۳ خط حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای و ریلی و ۲ مرز خاکی و آبی با کشورهای اروپایی دارد. همچنین کریدور شمال- جنوب که، اروپا را در کوتاه‌ترین زمان و کم‌ترین هزینه به جنوب آسیا متصل می‌کند، از بندر آستارا عبور می‌کند. مزیت آستارا نسبت به سایر بنادر شمالی ایران برای اتصال به کریدور شمال- جنوب، خط ریلی آستارا- آستارای ایران و جمهوری آذربایجان است که خطوط ریلی روسیه را مستقیماً به بندر جنوبی ایران متصل می‌نماید.

مسیر سنتی تجاری اروپا به آسیا که از راه دریایی بالتیک می‌گذرد علاوه بر طولانی و پرهزینه بودن ۲ ضعف اساسی نیز دارد: اول این که در فصل زمستان با یخ زدن رودخانه ولگا به دلیل استفاده از کشتی‌های یخ‌شکن هزینه‌های بار دو برابر می‌شود و دوم این که دزدان دریایی عدن در دریای عمان این مسیر را ناامن کرده‌اند. این در حالی است که کشورهای اروپایی و جنوب آسیا می‌تواند با استفاده از کریدور شمال- جنوب و از طریق خط راه‌آهن آستارا- آستارا مبادلات تجاری خود را در کوتاه‌ترین زمان با کم‌ترین هزینه و با بالاترین امنیت انجام دهند.

۵- مزیت‌های ویژه در بندر آستارا

- شمالی‌ترین بندر کشور در نقطه صفر مرزی در حاشیه دریای خزر
- نزدیک‌ترین بندر به کشورهای CIS (کاهش هزینه سوخت، استهلاك، کرایه حمل در نتیجه کاهش قیمت تمام شده کالا)
- تنها بندری که دارای مرز گمرکی خشکی و دریایی است.
- نزدیک‌ترین بندر به کشورهای شمال غربی و غرب کشور (با صرفه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر برای صادرات و واردات به این استان‌ها)
- امکان ترانشیب بین بندر شمالی کشور که باعث افزایش ظرفیت و سهم ناوگان تجاری ایران در دریای خزر می‌شود.
- ایمن‌ترین بندر از لحاظ شرایط طبیعی جغرافیایی (پناهگاه طبیعی) و وجود پتانسیل بالا در ایجاد خطوط مسافری
- صرفه‌جویی در هزینه‌های حمل و نقل خشکی بیش از ۱۰ میلیارد تومان در سال و کاهش حوادث
- نزدیک بودن به مرز عراق و مناسب‌ترین بندر جهت ترانزیت سوخت به عراق
- ایجاد بازارهای جدید شامل: بازار مشترک کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان، ارمنستان و روسیه با ایران (سایت اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان)



۶- موقعیت استراتژیک شهرستان مرزی آستارا

- پنجمین بندر فعال ترانزیتی کشور
- ۲۴ ساعت بودن فعالیت گمرکی
- اولین بندر خصوصی در ایران
- دروازه ورود به منطقه قفقاز
- دروازه طلایی ورود به اروپا
- سومین مرز فعال کشور در زمینه صادرات و واردات
- بزرگترین گمرک زمینی شمال کشور
- تنها راه ترانزیتی زمینی خلیج فارس با کشورهای آسیای میانه، اتصال آستارا به آستارا از طریق راه آهن
- بزرگراه جاده ۴۹ ایران که مرز آذربایجان را از طریق آستارا به قزوین و تهران و از طریق ساوه به جاده ۶۵ متصل می‌کند.
- بزرگراه جاده ۱۶ ایران، جاده‌ای در شمال و شمال غربی ایران است که از گیلان شهر آستارا آغاز می‌شود و از شهر تبریز، اردبیل و سراب می‌گذرد.
- بزرگراه ۸ آسیا که از تورپینوفکا در روسیه آغاز و در بندر امام خمینی ایران پایان می‌یابد (که از مرز آستارا وارد ایران می‌شود).
- واقع شدن در گلوگاه حیاتی دریای خزر و همچنین نزدیکی به مرکز کشور (نسبت به دیگر نقاط مرزی کشور) با فاصله ۵۳۰ کیلومتری از تهران و ۱۹۰ کیلومتری از مرکز استان.
- تنها مرز امن و دست نخورده و بدون تنش ایران در ۸۰ سال گذشته است که خود تاثیر بسزائی در امنیت اقتصادی و سیاسی این شهر دارد

6

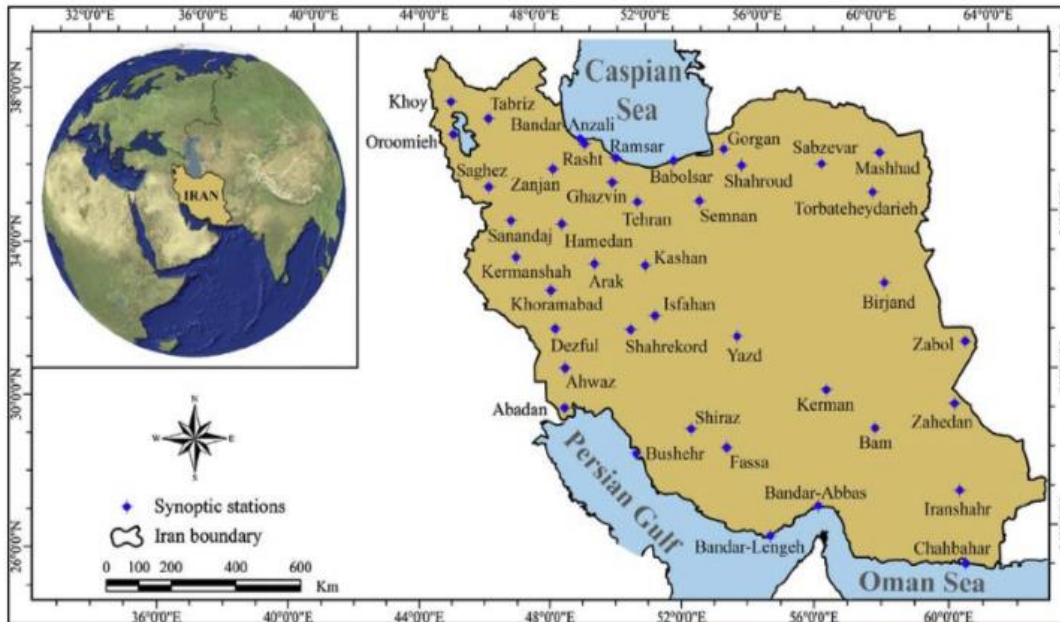
آمار صادرات و واردات ایران از گمرک آستارا					
سال	وزن (تن)	ارزش (میلیون ریال)	ارزش (هزار دلار)		
۱۳۹۷	۲۰۴,۱۸۵	۸,۹۰۳,۹۷۴	۲۱۱,۷۹۲	واردات	
	۷۴۳,۲۷۷	۲۰,۴۸۱,۲۶۱	۳۳۶,۶۲۵	صادرات	
۱۳۹۶	۲۵۹,۴۹۴	۳,۶۵۶,۱۵۳	۱۰۵,۷۲۴	واردات	
	۴۲۶,۱۴۶	۷,۶۶۸,۹۸۵	۲۱۹,۶۲۹	صادرات	
۱۳۹۵	۲۵۹,۰۷۶	۲,۹۲۳,۷۱۴	۹۳,۴۶۲	واردات	
	۴۵۵,۲۸۱	۷,۰۹۰,۵۷۵	۲۲۰,۸۹۷	صادرات	
۱۳۹۴	۲۲۴,۳۱۳	۳,۱۵۳,۷۷۸	۱۰۶,۶۱۵	واردات	
	۳۳۶,۷۱۸	۴,۴۲۱,۳۵۷	۱۵۰,۹۰۷	صادرات	

جدول ۱: آمار صادرات و واردات ایران از گمرک آستارا



۷- موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومی ایران در منطقه

ایران با قرار گرفتن در جنوب غربی آسیا، دارای یک موقعیت ممتاز ژئواستراتژیک برای تأمین انرژی دیگر کشورها، به طور شاخصی در کانون توجه جهانی قرار گرفته و نقش ویژه‌ای به ظرفیت موجود ایران جهت تأمین انرژی کشورهای مختلف بخشیده است. به دلیل برخورداری از پتانسیل‌های از قبیل موقعیت ممتاز ژئوپلیتیک، منابع فراوان گاز و نزدیکی جغرافیایی به دریاهای آزاد و تنگه استراتژیک هرمز، دارای یک جایگاه انحصاری در تأمین نفت و گاز کشورهای آسیایی در مقایسه با دیگر کشورهای رقیب یعنی ترکمنستان، قطر و روسیه است. با استفاده از این متغیرها می‌تواند تبدیل به قدرت برتر منطقه‌ای شود. از سویی دیگر ایران با توجه به موقعیت ترانزیتی خود که ناشی از برتری‌های ژئوپلیتیکی، یعنی قرارگیری در چهارراه بین‌المللی، حائز اهمیت است. این چهار راه آفریقا را به آسیا و آسیا را به اروپا متصل می‌کند. افزون بر این ایران با آب‌های آزاد مرتبط است و دارای موقعیتی است که دسترسی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز را به آب‌های آزاد میسر می‌کند و قادر است در مقولاتی مانند سوآپ یا انتقال نفت و گاز، سوخت تولیدکنندگان آسیای مرکزی برای کشورهای نظیر افغانستان و پاکستان نقش مهمی را به عهده بگیرد. ایران به عنوان مهم‌ترین کشور حوزه خلیج فارس و به عنوان یکی از بازیگران اصلی و کلیدی در وقایع مهم انرژی منطقه‌ای شناخته می‌شود. بنابراین می‌توان چنین استدلال نمود که ایران علاوه بر اعتبار ژئوپلیتیکی دارای ارزش و قابلیت‌های منحصر به فردی در زمینه ژئواکونومی نیز است. از جمله این قابلیت‌ها می‌توان به قرارگیری ایران در کنار خلیج فارس، که هارتلند انرژی فسیلی جهان است اشاره نمود. در شمال نیز دریای خزر وجود دارد که اولویت دوم انرژی جهان به شمار می‌رود. بنابراین پیوند ژئوپلیتیک و ژئواکونومی ایران در دریای خزر و آسیای مرکزی با موقعیت آن در خلیج فارس که کنترل بیش از نیمی از این منطقه را در دست دارد و عامل بزرگی است که منابع و نقش آفرینی ایران را در آسیا و اروپا گسترش می‌دهد و هر گونه تلاش کشورهای دیگر برای نادیده گرفتن این مقام ژئوپلیتیک و ژئواکونومی ایران و اعمال فشار بر این کشور در خلیج فارس و اخیراً در خزر موجب واکنش منفی دیگر کشورهای رو به رشد خواهد شد. از دیگر قابلیت‌های ژئواکونومی ایران می‌توان به نیاز روزافزون کشورهای در حال توسعه شرق آسیا اشاره نمود. ایران تنها کشوری است که با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیکی و همچنین منابع انرژی فراوانش می‌تواند پاسخگوی نیاز این کشورها باشد.



شکل ۱: موقعیت بین المللی و منطقه‌ای ایران منبع: <https://legacy.lib.utexas.edu>

8

با پایان جنگ سرد و به صحنه آمدن واژه ژئواکونومی، ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی به سوی رویکردی ژئواکونومیک تغییر یافت. بر این اساس ژئواکونومی به یکی از ابعاد شکل‌دهنده اصلی قدرت ملی هر کشور تبدیل و از آن جهت تحصیل اهداف و منافع ملی کشور بهره گرفته میشود. جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از کشورهای دارا موقعیت برتر ژئواکونومیک در نظر گرفته میشود. از میان ۲۰ شاخص در نظر گرفته شده برای تحلیل جایگاه شاخصهای ژئواکونومیک بر وزن ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران این شاخصها میزان ذخایر ایران به نسبت جهان؛ دارا بودن موقعیت برجسته انتقال نفت و گاز؛ دارا بودن موقعیت برجسته ترانزیت کالا؛ دارا بودن موقعیت کانونی در بیضی استراتژیک انرژی؛ میزان انرژی کانون به نسبت سایر مناطق؛ سهم ایران از منابع بیضی استراتژیک انرژی به نظر میرسد دارای محتوای واقعی هستند و بر وزن ژئوپلیتیک ایران تأثیرگذار بوده‌اند و بقیه شاخصها دارای محتوای واقعی نبودند. بنابراین ژئواکونومی اثرگذاری عوامل یا زیربنای اقتصادی در محیط کشوری، منطقه‌ای یا جهانی در تصمیم‌گیریهای سیاسی و رقابتهای قدرتی و اثرگذاری این عوامل در ساختار شکل‌گیرنده ژئوپلیتیک منطقی‌ها یا جهانی را مورد مطالعه قرار میدهد یکی از مفاهیم نوینی که بعد از فروپاشی شوروی در عرصه روابط بین‌الملل جهت تحلیل مسائل راهبردی و بین‌المللی و رقابت قدرتها از آن بهره می‌برند، رویکرد ژئواکونومیک است. در عصر حاکمیت گفتمان ژئواکونومیک، اقتصاد نقش برجسته‌تری از هر زمان دیگر یافته و ژئواکونومی انرژی فصل نوینی را در روابط بین‌الملل گشوده است



شکل ۲: برخی پتانسیل‌های ژئواکونومیک ایران
منبع: <https://legacy.lib.utexas.edu>

۸- نتیجه‌گیری

شیوه‌های مختلف حملونقل به سبب ویژگی‌های خاص خود هر یک نقش مهمی را در جابجایی کالا ایفا مینمایند. در حالی که سیستم حملونقل جاده‌ای به سبب انعطاف‌پذیری خود امکان دسترسی به بیشترین نقاط را فراهم میسازد، راه‌آهن به عنوان یک وسیله حمل‌انباره می‌تواند سبب صرفه‌جویی در هزینه و انرژی به خصوص در مسافت‌های طولانی گردد. شهرستان مرزی بندر آستارا با توجه به ظرفیتهای موجود از جمله دارا بودن مرزهای خاکی، آبی و سیستم حملونقل دریایی، جاده‌ای و ریلی به‌عنوان تنها شهرستان کشور که از این قابلیت برخوردار است، پتانسیل بسیار بالایی در شکل‌دهی مرکز تجارت و بازرگانی مدرن، افزایش صادرات و واردات با استفاده از خدمات پردازش کالا، تسهیل حضور برندهای بین‌المللی و تقویت صادرات دارد.

شیوه حملونقل چندوجهی مزایای زیادی در مقایسه با روش‌های حملونقل تک‌وجهی دارد. 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 آسیب دیدگی کالاها، تسهیل فرآیند تجارت بین‌کشورها، 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، تعرفه ها و مسئولیتها، نمونه هایی از برتری حمل و نقل چندوجهی به روشهای تکوجهی و سنتی است.

منابع

- اعرابی عمور مونا، پور کرمانی، کسری- « بررسی چالشهای حمل و نقل چندوجهی در بندر خرمشهر»، کنفرانس ملی پدافند غیر عامل و توسعه پایدار، وزارت کشور، مهر ۱۳۹۵ .
- رفیعی علی عسکر، جودی یعقوب- « حمل و نقل چندوجهی کالا در ایران و نقش استراتژیک و ژئوپلتیک آن در راستای توسعه پایدا» دومین کنفرانس ملی پژوهشهای کاربردی در مهندسی سازه و مدیریت ساخت، دانشگاه صنعتی شریف، اسفند ۱۳۹۶.
- نوروزی علیرضا، تقی زاده سیده معصومه- « مالشها و چشمانداز کریدورهای حمل و نقل بین- المللی و عبوری از ایران(با تاکید بر کریدور شمال و جنوب) ، معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان، زمستان ۱۳۹۷.
- نظری محسن، حسنقلیپور طهمورث کمرخانی حبیب، رحیم اسفیدانی محمد- «آسیب شناسی توسعه ترانزیت چند وجهی از طریق ایران و ارائه چارچوب بهبود آن(تحلیلی در سه حوزه حمل و نقل دریایی، جادهای، ریلی» . فصلنامه علمی پژوهشنامه حمل و نقل، سال شانزدهم، دوره سوم، ۱۳۹۸.
- فتحی، بهروز «آشنایی با نگرش زنجیره ای کالا و کاربرد آن جهت توسعه اقتصاد لجستیک و حمل و نقل کالا»، ۱۳۹۴
- حجازی سید جعفر، غری مجتبی « تاثیر حمل و نقل چند وجهی در افزایش بهرهوری و کاهش هزینه حمل و نقل کالاها در بندر امام خمینی »، ماهنامه شباک(شبکه اطلاعات کنفرانسهای کشور)، سال دوم، خرداد ۱۳۹۵.
- نظری سمیه- « تعارضات در حوزه حمل و نقل چندوجهی کالا»، دومین همایش بین المللی حقوق، علوم سیاسی و معارف اسلامی، ۱۳۹۷.

- Ford, A., Barr, S., Dawson, R., & James, P., (2015), " , International Journal of Geo- Information, 4, pp.124-149. «transport Accessibility Analysis Using GIS: Assessing Sustainable Transportin London.»
- Georg, I., Blaschke, T., & Taubenbock, H.,(2016),- International Journal of Geo- Information, pp.233. Global Inventory of Urban Corridors Based on Perceptions and NightTime Light Imagery .
- Murry Milgate, (2008). The New Palgrave Dictionary of Economics, 2nd ed. .Goods and Commodities.