

تبدیل شدن ایران به هاب تجاری منطقه

الناز میاندوآبچی، پژوهشگر موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

روزنامه ایران

تجارت بین‌الملل در دنیای امروز، با فاصله گرفتن از مفاهیم سنتی خود، شکل تازه‌ای بخود گرفته است. امروزه تجارت در قالب شبکه‌های جهانی صورت می‌گیرد که گستره آنها تمامی قاره‌ها را شامل می‌شود. در چنین شرایطی فرآیندهای تجاری از مرز کشورهای مبداء و مقصد عبور کرده و کشورهای طرف سومی را نیز که به نحوی در به انجام رساندن یا تسهیل آنها دخیل هستند در بر می‌گیرند. در این میان برخی کشورها به مدد ویژگی‌ها و مزیت‌های خود به نقاط جذابی در شبکه‌های جهانی تجارت تبدیل می‌شوند که می‌توان آنها را محل تجمع فعالیت‌های تجاری جهانی اعم از خرید و فروش، حمل‌ونقل، توزیع و... دانست. به این مکان‌ها عنوان "هاب تجاری" اطلاق می‌شود.

کشور ایران نیز با قرارگیری در یکی از راهبردی ترین نقاط جهان، از نظر جغرافیایی از بسیاری ویژگی‌هایی که یک منطقه را به هاب تجاری تبدیل می‌کند برخوردار است. ایران در مسیر تجارت آسیا-اروپا قرار دارد. از سوی دیگر کریدورهای ترانزیتی متعددی در مسیر شرقی-غربی و شمالی-جنوبی از ایران عبور می‌کنند. بعلاوه کشورمان هم از شمال و هم از جنوب به دریا متصل است که دسترسی به آبهای آزاد از طریق مرزهای جنوبی میسر است. ایران با ۱۳ کشور مرز مشترک زمینی و دریایی دارد. همچنین، از طریق کشورمان دسترسی غیرمستقیم به بیش از ۱۲ کشور دیگر که در فاصله تقریبی ۲۰۰۰ کیلومتری از اطراف کشور واقع شده‌اند امکان پذیر است.

بطور کلی منطقه خاورمیانه از مزیت‌های جغرافیایی بسیاری برای تبدیل شدن کشورهای آن به هاب تجاری برخوردار است. در این میان کشورهای امارات و ترکیه مهمترین رقبای منطقه‌ای ایران در بهره‌گیری از این مزیت محسوب می‌شوند که هر یک رویکرد متفاوتی را اتخاذ کرده‌اند. امارات به هاب خرید و فروش و توزیع منطقه تبدیل شده و ترکیه نیز تبدیل شدن به هاب ترانزیتی را رویکرد خود قرار داده است. اما ایران به دلیل برخورداری از مزیت‌های جغرافیایی هر دو رقیب منطقه‌ای به دلیل قرارگیری بر سر راه مسیرهای ترانزیتی مشترک با ترکیه و دسترسی به خلیج فارس و دریای عمان به مانند امارات، توان تبدیل شدن به بزرگترین هاب تجاری منطقه‌ای و حتی بین قاره‌ای را داراست. بعلاوه، گستردگی مساحت ایران و اتصال کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد در مسیر شمال-جنوب مزیت مضاعفی را برای کشور ایجاد کرده است. با تفصیل یاد شده این سوال پیش می‌آید که آیا تنها دارا بودن مزیت‌های جغرافیایی برای یک کشور کافی

است تا به هاب تجاری تبدیل شود؟ در پاسخ باید گفت که خیر چراکه ویژگی‌های مکانی شرط لازم است، ولی کافی نیست. زیرساخت‌های تجاری توسعه یافته اعم از فیزیکی و غیرفیزیکی یکی از مهمترین عوامل جذب جریان‌های تجاری در یک کشور هستند. چرا که فرآیندهای تجاری به واسطه وجود زیرساخت‌های تجاری فیزیکی و غیرفیزیکی قابل جاری شدن خواهند بود.

رقبای منطقه‌ای ایران، هر یک رویکرد خاص خود را در توسعه زیرساخت‌های تجاری برای بهره‌گیری از مزیت‌های جغرافیایی انتخاب کرده‌اند. کشور ترکیه از شبکه‌های جاده‌ای (بخصوص بزرگراهی) و ریلی گسترده و توسعه یافته‌ای بهره می‌برد که ترانزیت کالا را در مسیر کریدورهای ترانزیتی عبوری متعدد تسریع و تسهیل می‌کند. بعلاوه کلیه بنادر تجاری مهم ترکیه به شبکه ریلی متصل هستند. ترکیه دارای تعداد قابل توجهی فرودگاه بین‌المللی است. همچنین این کشور دارای بزرگترین ناوگان تجاری جاده‌ای و جوان‌ترین ناوگان هوایی در بین کشورهای اروپایی است. با وجود این هنوز موانعی بر سر راه تبدیل این کشور به هاب تجاری منطقه وجود دارد، که از جمله مهمترین آنها می‌توان به قوانین و رویه‌های گمرکی دست و پاگیر و عدم توسعه حمل‌ونقل چندوجهی اشاره کرد. در مقابل کشور امارات شبکه حمل و نقل زمینی چندان گسترده‌ای نداشته و در مسیر هیچ یک از کریدورهای ترانزیتی واقع نشده است. این کشور فعلاً فاقد خطوط ریلی است، اما بخش عمده‌ای از شبکه جاده‌ای آن از خطوط بزرگ راهی با کیفیت تشکیل شده است. امارات به دلیل قرارگیری در خلیج فارس و دسترسی زمینی محدود به کشورهای منطقه، توسعه بنادر و فرودگاه‌ها را در راستای ایفای نقش هاب تجارت و توزیع دریایی و هوایی بین قاره‌ای در پیش گرفته است. این کشور از فضای تجاری بسیار مناسبی برای تسهیل تجارت و داد و ستدها و استقرار نمایندگی شرکت‌های بزرگ جهان تدارک دیده است. بعلاوه نخستین شهر لجستیکی دنیا به عنوان یک هاب لجستیکی پیشرفته دریایی - هوایی در این کشور ایجاد شده است (شهر لجستیکی دبی).

در یک جمع‌بندی کلی از توضیحات فوق و مقایسه با وضعیت فعلی کشور، می‌توان دریافت که کشورمان با دارا بودن مزیت‌های هر دو رقیب منطقه‌ای خود، برای توسعه زیرساخت‌های تجاری باید اقدام به توسعه کمی و کیفی شبکه خطوط جاده‌ای بزرگراهی، بخصوص در مسیر کریدورهای ترانزیتی و اتصالات شبکه جاده‌ای و ریلی با رویکرد توسعه حمل‌ونقل چندوجهی برای بنادر تجاری کشور نماید.

همچنین توسعه زیرساخت‌های تجاری کشور نیازمند گسترش شبکه ریلی در امتداد کریدورها و افزایش ظرفیت آن برای تسهیل عبور قطارهای باری است بطوریکه در حال حاضر شبکه ریلی با محدودیت ظرفیت برای عبور و مرور قطارهای باری روبروست.

همچنین با ارتقاء تعدادی از فرودگاه‌های مرز هوایی کشور به فرودگاه بین‌المللی و نیز ارتقاء فرودگاه بین-

المللی امام خمینی می‌توان زمینه تبدیل آنها را به هاب‌های هوایی فراهم کرد. چرا که کوتاه‌ترین کریدورهای هوایی بین قاره‌ای از ایران عبور می‌کنند.

کشور دارای زیرساخت‌های بندری مناسبی است که در صورت بهره‌گیری هر چه بیشتر از ظرفیت‌های موجود، با استفاده از جایگاه این بنادر به عنوان هاب‌های مهم منطقه‌ای ارتقاء خواهد یافت. بعلاوه در راستای تبدیل شدن کشور به هاب تجاری، توسعه هاب‌های لجستیکی با رویکرد بین‌المللی می‌تواند مثمر ثمر باشد. هاب‌های لجستیکی مراکزی هستند که در آنها کلیه فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل، توزیع و سایر خدمات لجستیکی کالاها توسط چندین متصدی انجام می‌گیرد. همچنین تقویت و ارتقاء سطح شرکت‌های حمل‌ونقل و خدمات لجستیکی کشور و حمایت از ایجاد و توسعه شرکت‌های لجستیکی طرف سوم در کشور، اصلاح قوانین گمرکی و افزایش کارآمدی آنها از دیگر الزامات اصلی تبدیل شدن ایران به هاب تجاری منطقه می‌باشد.