

دیدگاه

شماره: ۸۹۲	موضوع: نقش بنادر و زیرساخت های لجستیکی مرتبط در توسعه صادرات
تاریخ: ۱۳۹۸/۱۲/۰۶	

تهیه و تنظیم: الناز میاندوآبچی

توضیح اجمالی:

حمل و نقل دریایی از جایگاه ویژه ای در تجارت خارجی کشور برخوردار است؛ به طوری که بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از طریق دریا صورت می گیرد. چرا که یکی از به صرفه ترین شیوه های حمل و نقل برای دسترسی به بسیاری از بازارهای صادراتی، بخصوص در مقاصد دوردست محسوب می شود. برقراری جریان کالا در طول زنجیره های تامین منتهی به بازارهای صادراتی، نیازمند شبکه ای بهم پیوسته از زیرساخت ها و خدمات لجستیکی مرتبط است. این شبکه شامل طیف گسترده ای از زیرساخت ها و خدمات لجستیکی در خشکی و دریا می گردد که برقراری جریان کالا از مبدا تولید تا مقصد مصرف را امکان پذیر می کند. بنادر تجاری به عنوان نقاط کلیدی اتصال دریا و خشکی، مولفه های محوری این شبکه محسوب می شوند که عملکرد کارآمد آنها، نقش بسزایی را در رقابت پذیری کالاهای صادراتی به لحاظ قیمت و قابلیت اطمینان در تحویل به موقع محموله های مورد تعهد در بازارهای جهانی ایفا می کند. بررسی ها حاکی از این است که در بخش های مختلف شبکه مورد اشاره و به خصوص در بنادر کشور برخی ناکارایی ها وجود دارد. علیرغم اینکه بنادر مهم کشور از امکانات سخت افزاری نسبتا مناسبی برخوردارند، اما مشکلات مدیریتی و نرم افزاری موجب پایین بودن بهره وری و بالا بودن هزینه های مترتب بر کشتی و محموله شده است. در واقع یکی از مسائلی که همواره در خصوص بنادر کشور مطرح بوده، مشکلات بهره وری و تاثیر آن بر کاهش سهولت و کارایی عبور کالا از بنادر و در نهایت افزایش قیمت تمام شده کالا و کاهش قابلیت اطمینان در تحویل به موقع کالا بوده است. بررسی ها نشان می دهد که علاوه بر بالاتر بودن برخی تعرفه های بندری در بنادر اصلی ایران نسبت به بنادر مهم منطقه، بهینه نبودن فرآیندهای بندری موجب بالا بودن نسبی هزینه های صادرات دریایی کالا از کشور است. از سوی دیگر، نرم افزارهای خدمات بندری بکارگرفته در اغلب بنادر بزرگ کشور، از یکپارچگی لازم برخوردار نبوده و در نتیجه امکان ارایه خدمات تمام الکترونیکی به صاحبان کالا و بهره وری بهینه زیرساخت های بندری وجود ندارد. علاوه بر این، ارتباطات حمل و نقلی مبادی تولید کالاهای صادراتی در کشور با بنادر، بویژه در بخش حمل ریلی به خوبی برقرار نیست. به عبارتی یکپارچگی زیرساختی که لازمه برقراری روان جریان کالا بین بنادر و شبکه حمل و نقل زمینی با کمترین تاخیر است، به خوبی ایجاد نشده و زنجیره فرآیندهای لجستیکی بین مبادی تولید کالا و بنادر کشور بهینه نیستند.

نکات کلیدی:

- اهمیت دیدگاه جامع نگر نسبت به موضوع صادرات دریایی: فرآیندهای مرتبط با صادرات دریایی، زنجیره گسترده ای از زیرساخت ها و فعالیت ها را در برمی گیرند که از مبدا تولید کالا در کشور آغاز شده و با عبور از خشکی و سپس پسکرانه ها به بنادر می رسد. لذا تمرکز صرف بر افزایش ظرفیت و کارایی بنادر در صادرات کالا به تنهایی اثرگذار نخواهد بود و اتخاذ دیدگاه جامع نگر و زنجیره ای در این زمینه ضروری است. در این راستا لازم است عواملی چون، اتصالات و امکانات پسکرانه در بنادر، کارایی و ظرفیت شبکه ریلی و جاده ای در برقراری ارتباط بین مبادی مهم تولید با بنادر و نیز کیفیت و مقیاس خدمات لجستیکی قابل ارایه در این بخش نیز مد نظر قرار گیرند. به عنوان مثال، چنانچه گسترش ظرفیت های بندری به منظور توسعه صادرات مواد معدنی مد نظر قرار می گیرد، می باید به رفع گلوگاه های خطوط ریلی بین بندر و معدن مربوطه و بهره وری در حوزه سیر و حرکت قطارهای باری در این مسیر نیز توجه گردد. همچنین است در مورد ظرفیت امکانات تخلیه و بارگیری کالا در محل تلاقی ریل و بندر.
- افزایش بهره وری و کاهش هزینه های مترتب بر بار و کشتی در بنادر: با توجه به نقش بنادر به عنوان نقاط برقراری اتصال بین جریان کالا در خشکی و دریا، اطمینان از جابجایی روان کالا از زیرساخت های بندری و با صرف کمترین زمان و هزینه بسیار حیاتی است. اغلب بنادر بزرگ کشور از امکانات سخت افزاری نسبتا مناسبی بهره می برند. بررسی تجربیات بنادر موفق منطقه (نظیر بندر جبل علی) نشان می دهد که بهینه سازی عملکرد بنادر در حوزه هایی نظیر مدیریت، فرآیندهای بندری، هماهنگی و همکاری نهادهای ذینفع و نیز برقراری سیستم های نرم افزاری تماما یکپارچه (پنجره واحد)، در کنار اقدامات سخت افزاری چون سرمایه گذاری و افزایش ظرفیت زیرساخت های بندری بسیار ضروری است. علاوه بر این، تعریف شاخص های بهره وری برای بنادر و اندازه گیری و پایش آنها، از جمله پیش نیازهای مهم برای هدف گذاری و حصول اطمینان از اثربخشی اقدامات بهبود است.
- لزوم توجه ویژه به تقویت جایگاه بنادر مهم کشور با ایجاد مراکز لجستیکی: بررسی تجربیات کشورهای پیشستاز لجستیکی منطقه (امارات متحده عربی و ترکیه) نشان می دهد که احداث مراکز لجستیکی در نقاط کلیدی این کشورها و بخصوص در پسکرانه بنادر تجاری بزرگ و مهم، از جمله سیاست های مهم دولت ها در خصوص کاهش هزینه های لجستیکی و ارتقای کیفیت خدمات لجستیکی است. در کشور ما نیز ایجاد این مراکز در حاشیه بنادر مهمی همچون بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی، بندر چابهار و برخی بنادر شمالی از سوی وزارت راه و شهرسازی پیشنهاد شده است. تسریع در احداث و راه اندازی این مراکز می تواند گام موثری در ارتقای ارایه خدمات لجستیکی در حوزه صادرات باشد. ضمن اینکه استقرار ارایه دهندگان خدمات تجاری



دیدگاه

جهت ارایه خدمات ارزش افزوده به صاحبان کالاهای صادراتی از طریق این مراکز، می تواند به افزایش رقابت پذیری صادرات کشور در بازارهای جهانی کمک کند.

- توسعه ظرفیت ها و نقش بنادر کوچک در صادرات: بخش اعظم صادرات دریایی کشور از بنادر بزرگ صورت می گیرد که از امکانات و تجهیزات مناسبی نیز برخوردارند. اما این حقیقت رافع نقش بنادر کوچک در صادرات کالا و بخصوص در شرایط فعلی تحریم ها نیست. چرا که بخشی از صادرات ایران به کشورهای حوزه خلیج فارس از این مبادی و توسط شناورهای کوچک انجام می گیرد که مشمول بسیاری از محدودیت های ناشی از تحریم ها نمی شوند. از این بنادر، صادرات نه تنها می تواند مستقیما به بازارهای منطقه انجام شود، بلکه امکان حمل محموله ها به مقصد بنادر بزرگتر با نقش هاب نیز وجود دارد. بعلاوه با توجه به نزدیکی بنادر کوچک به بسیاری از مبادی تولید کالا در کشور، فواصل حمل و در نتیجه هزینه های لجستیکی در مقایسه با صادرات از بنادر اصلی کاهش خواهد یافت. اما این بنادر عمدتا در خصوص تجهیزات تخلیه و بارگیری، فضای ذخیره سازی و امکانات و اتصال پسکرانه دچار ضعف ها و کمبودهایی بوده و نیازمند سرمایه گذاری و ارتقا هستند.