

جنگ ترانزیت، کامیون و کشنده، سلاح بی ادعای ایران در نبرد مسیرها

امیر حسین خدائی — پژوهشگر

در آمد، جنگی که بر سر مسیرها در می گیرد

در جهان امروز، بخش مهمی از قدرت ملی یک کشور در توانایی آن برای به حرکت درآوردن کالا، انرژی، سرمایه و انسان نهفته است. کشوری که بتواند مسیرهای تجارت جهانی را در اختیار بگیرد، صرفاً عوارض ترانزیت دریافت نمی کند، بلکه خود را در قلب زنجیره های از فعالیت های اقتصادی، صنعتی، مالی، بیمه ای، انبارداری، تعمیرات و خدمات ارزش افزوده قرار می دهد. این دقیقاً همان چیزی است که از آن با عنوان جنگ لجستیک یاد می کنیم.

ایران از نظر جغرافیایی در نقطه ای کم نظیر ایستاده است. از یک سو، آسیای مرکزی و چین را به خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند وصل می کند. از سوی دیگر، قفقاز و روسیه را به آب های گرم جنوب متصل می سازد. و در محور سوم، ترکیه و اروپا را به آسیای مرکزی، افغانستان، هند و پاکستان پیوند می زند.

پرسش اصلی این نیست که آیا ایران موقعیت ترانزیتی دارد یا نه. پرسش اصلی این است که چقدر از این موقعیت را بالفعل کرده است.

در دکترین جنگ لجستیک، ترانزیت دیگر یک فعالیت اقتصادی حاشیه ای نیست، بلکه یک سلاح راهبردی و ابزار بقای ملی در برابر محاصره های اقتصادی و تحریم های فلج کننده است. کشوری که بتواند مسیرهای عبور کالا، انرژی و سرمایه را کنترل کند، در واقع گلوگاه تنفس اقتصادی رقبای خود را در دست دارد. و در قلب این نبرد، کامیون و کشنده ایستاده اند، سلاح های بی ادعایی که کمتر دیده می شوند، اما بدون آن ها، هیچ زنجیره ترانزیتی کامل نمی شود.

کامیون و کشنده، حلقه‌ای که هیچ چیز جای آن را نمی‌گیرد

بزرگ‌ترین خطا در تحلیل ترانزیت، فروکاستن آن به عبور یک کامیون از یک مرز تا مرز دیگر است. یک محموله ترانزیتی که با کامیون جابه‌جا می‌شود، به‌تنهایی می‌تواند برای ده‌ها فعالیت اقتصادی تقاضا ایجاد کند. از خود کامیون و کشنده و یدک‌کش گرفته تا تعمیرگاه و پمپ‌بنزین و خدمات بیمه و بانک و تأمین مالی. از گمرک و شرکت‌های حمل‌ونقل و فرورواردها و شرکت‌های لجستیکی گرفته تا فناوری اطلاعات و ردیابی ماهواره‌ای و امنیت. از رستوران و هتل و خدمات رانندگان گرفته تا صنایع قطعه‌سازی و تولید کامیون و خدمات تعمیر و نگهداری.

نتیجه این است که هر تن کالای ترانزیتی که با کامیون جابه‌جا می‌شود، می‌تواند چندین بار در اقتصاد داخلی ارزش ایجاد کند. و همین است که کامیون را نه یک وسیله نقلیه ساده، بلکه یک صنعت چندلایه تبدیل می‌کند.

کامیون، انعطاف‌پذیرترین ابزار حمل‌ونقل است، می‌تواند از درب کارخانه بار بگیرد، از مرزی عبور کند که هیچ زیرساخت ریلی ندارد، به شهرکی صنعتی برود که بندر خشک ندارد و در نهایت، کالا را در مقصد تحویل دهد. همین انعطاف‌پذیری است که کامیون را به حلقه پایانی زنجیره ترانزیت و در بسیاری از مسیرها، به حلقه اصلی آن تبدیل کرده است. حتی وقتی کالا با کشتی یا قطار یا هواپیما جابه‌جا می‌شود، این کامیون است که آن را از بندر به انبار، از ایستگاه به کارخانه و از فرودگاه به مقصد نهایی می‌رساند. کامیون، حلقه اتصال تمام شیوه‌های حمل‌ونقل است.

کشنده، قلب پنده ناوگان ترانزیت

در میان انواع کامیون‌ها، کشنده جایگاه ویژه‌ای دارد. کشنده، گران‌ترین، فنی‌ترین و استراتژیک‌ترین بخش ناوگان ترانزیتی است. یک کشنده بین‌المللی مدرن، بین صد و پنجاه تا سیصد هزار دلار قیمت دارد، در حالی که تریلر معمولی حدود سی تا پنجاه هزار دلار ارزش دارد. یعنی بیش از هفتاد درصد ارزش یک ناوگان ترانزیتی، در کشنده‌ها متمرکز است.

کشنده، موتور محرک اقتصاد حمل است. مصرف سوخت، استهلاک، تعمیرات و درآمد راننده، همه به عملکرد کشنده وابسته است. نوع کشنده از نظر آلاینده‌گی، وزن مجاز و تجهیزات ایمنی، تعیین می‌کند که آیا ایران می‌تواند به بازارهای اروپایی و کشورهای با استاندارد بالا دسترسی داشته باشد یا نه. و کشنده‌های فرسوده، هزینه سوخت را تا چهل درصد بالا می‌برند و همین، رقابت‌پذیری ترانزیت ایران را در مقابل ترکیه و امارات کاهش می‌دهد.

کشنده‌های ترانزیتی معمولاً به کابین خواب مجهز هستند تا راننده بتواند در سفرهای طولانی استراحت کند. قدرت موتور آن‌ها معمولاً بین چهارصد تا ششصد اسب بخار است و به سیستم‌های ترمز ABS و EBS و سیستم پایداری مجهز هستند. استانداردهای آلاینده‌گی یورو، تعیین‌کننده محدودیت‌های ورود به کشورهای مختلف است. در ایران، ترکیبی از کشنده‌های ولوو، اسکانیا، بنز، رنو، مان، داف و ایویکو در ناوگان فعال وجود دارد، اما بخش عمده آن‌ها فرسوده هستند و میانگین سن ناوگان ترانزیتی کشور، بیش از بیست‌وپنج سال است.

برخی کشنده‌ها برای کاربردهای خاص طراحی شده‌اند. کشنده‌های یخچالی برای حمل کالاهای فاسدشدنی، کشنده‌های کانتینری برای حمل کانتینر، کشنده‌های سنگین برای بارهای فوق‌سنگین و کشنده‌های دوگانه‌سوز برای کاهش هزینه سوخت. انتخاب درست ترکیب ناوگان، بسته به نوع بار و مسیر، یکی از عوامل کلیدی موفقیت در ترانزیت است.

اندازه بازار، جهانی که با میلیاردها تن کالا حرکت می‌کند

برای درک عمق بازار ترانزیت، باید به اعداد و ارقام جهانی نگاه کرد. در سال ۲۰۲۴، ارزش تجارت جهانی کالا و خدمات به حدود سی‌وسه تریلیون دلار رسید که حدود بیست‌وپنج تریلیون دلار آن، تجارت کالا بود. از نظر وزن نیز فقط حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی در سال ۲۰۲۴ حدود دوازده میلیارد و صد میلیون تن کالا را جابه‌جا کرده است.

این ارقام نشان می‌دهد بازار ترانزیت، بازار جابه‌جایی میلیاردها تن کالا در مقیاس جهانی است، نه یک بازار کوچک و حاشیه‌ای. برای مقایسه، کل ترانزیت خارجی عبوری از ایران در سال ۱۴۰۳ حدود بیست‌ویک میلیون

و نهصد هزار تن اعلام شده که نسبت به سال قبل، بیست و دو و نیم درصد افزایش داشته است. یعنی ایران اکنون در مقیاس جهانی، سهم کوچکی از این جریان عظیم تجارت را جذب کرده است.

اگر نگاهی به بازارهای منطقه‌ای بیندازیم، تصویر روشن‌تر می‌شود. حجم تجارت ایران با همسایگان در سال ۱۴۰۳ به بیش از شصت میلیارد دلار رسیده است. حجم تجارت منطقه‌ای، شامل خاورمیانه، آسیای میانه، قفقاز و جنوب آسیا، بالغ بر یک تریلیون و پانصد میلیارد دلار در سال است. با تکمیل کریدورهای ترانزیتی، ایران می‌تواند سالانه ده درصد از این حجم عظیم را از خاک خود عبور دهد که معادل صد و پنجاه میلیارد دلار گردش مالی ترانزیتی خواهد بود.

بخش عمده این ترانزیت در مسیرهای زمینی، توسط کامیون و کشنده انجام می‌شود. حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌المللی، که بخش عمده ترانزیت را شامل می‌شود، سالانه بیش از سه تریلیون و پانصد میلیارد دلار گردش مالی دارد. حتی در مسیرهایی که ریل وجود دارد، کامیون همچنان بازیگر اصلی آخرین مایل و توزیع منطقه‌ای است.

هدف چهل میلیون تن، نقطه شروع، نه پایان راه

برنامه هفتم پیشرفت، هدف حداقل چهل میلیون تن ترانزیت سالانه از مسیر ایران را در افق پنج‌ساله تعیین کرده است. در سال ۱۴۰۳، رقم اعلام‌شده حدود بیست و یک میلیون و نهصد هزار تن بود. یعنی رسیدن به چهل میلیون تن، به معنای تقریباً دو برابر کردن حجم فعلی است.

اما نگاه جنگ لجستیک باید فراتر از این اعداد باشد. چهل میلیون تن، فقط یک هدف میان‌مدت است. پس از آن، سناریوهای شصت، هشتاد و صد میلیون تن باید به‌عنوان افق‌های بلندمدت بررسی شوند، البته مشروط به ظرفیت واقعی زیرساخت و توافق کشورهای مسیر و بخش عمده این افزایش، باید از طریق ناوگان کامیون و کشنده محقق شود.

پول ترانزیت کجاست؟

یک نکته مهم که در تحلیل‌های اقتصادی غالباً نادیده گرفته می‌شود، تفاوت میان ارزش کالای عبوری و درآمد ترانزیتی ایران است. اگر چهل میلیون تن کالای خارجی از ایران عبور کند، ارزش خود کالا متعلق به صاحبان آن است، اما ایران می‌تواند از مجموعه خدمات مربوط به عبور آن، درآمد ایجاد کند. این خدمات شامل حمل

با کامیون، جاده، سوخت، تعمیرات، بیمه، خدمات گمرکی، خدمات مالی، پایانه، لجستیک، رستوران و هتل، خدمات رانندگان و ارزش افزوده صنعتی است.

به همین دلیل، یک آمار واحد و رسمی برای گردش مالی کل صنعت ترانزیت ایران وجود ندارد که بتوان همه این حلقه‌ها را در آن جمع کرد. برآوردهای بازار لجستیک بسته به تعریف، از چند تریلیون دلار تا بیش از ده تریلیون دلار متفاوت است.

بنابراین، پیشنهاد مشخص این است که برای ایران، یک حساب ملی ترانزیت ایجاد شود. دولت باید هر سال منتشر کند :

میزان تن کالای ترانزیتی، تعداد سفر کامیون و کشنده، درآمد مستقیم حمل، درآمد سوخت، درآمد تعمیرات، درآمد بیمه، درآمد خدمات مالی، اشتغال مستقیم، اشتغال غیرمستقیم و سرمایه‌گذاری جذب‌شده .

تا زمانی که این حساب ایجاد نشود، نمی‌توان دقیقاً گفت ترانزیت کامیون چقدر برای تولید ناخالص داخلی ایران درآمد ایجاد کرده است.

ترانزیت کامیون و سپر مقاومت در برابر تحریم و محاصره

ترانزیت به‌تنهایی تحریم را حذف نمی‌کند و نباید چنین ادعایی کرد، اما تنوع مسیرهای تجارت می‌تواند آسیب‌پذیری کشور را در برابر اختلال یک مسیر کاهش دهد. این موضوع در جنگ اوکراین به‌وضوح دیده شد. با اختلال بنادر دریای سیاه، اوکراین مجبور شد از ترکیبی از جاده و مسیرهای جایگزین استفاده کند. بانک جهانی، راه‌آهن اوکراین را در دوران جنگ، ستون فقرات اقتصاد و جریان کالا توصیف کرده، اما در کنار آن، کامیون‌ها نیز نقش حیاتی در جابه‌جایی کالا به مرزهای غربی ایفا کردند.

درس این تجربه برای ایران روشن است :

کشوری که فقط یک مسیر برای واردات و صادرات دارد، در بحران آسیب‌پذیر است، کشوری که چندین مسیر، چند بندر، چند مرز و چند شیوه حمل دارد، انعطاف‌پذیرتر خواهد بود. و در این میان، کامیون به دلیل انعطاف‌پذیری بی‌نظیرش، می‌تواند در شرایط بحرانی، مسیرهایی را باز کند که هیچ شیوه حمل دیگری قادر به انجام آن نیست.

شبکه عنکبوتی لجستیک، نه یک کریدور تنها

ایران نباید آینده خود را به یک کریدور گره بزند. شبکه پیشنهادی باید شامل چند محور باشد .

- محور شمال به جنوب که هند را از طریق چابهار و بندرعباس به ایران و از آنجا به قفقاز و روسیه متصل می کند .
- محور شرق به غرب که چین را از آسیای مرکزی به ایران و از آنجا به ترکیه و اروپا می رساند.
- کریدور خلیج فارس که خلیج فارس را از طریق ایران به عراق و ترکیه و مدیترانه پیوند می دهد .
- محور پاکستان که از زاهدان به شبکه ایران متصل می شود .
- محور افغانستان که از مرزهای شرقی ایران را به بنادر جنوبی وصل می کند .
- و محور قفقاز که آذربایجان، ارمنستان و گرجستان را به ایران پیوند می دهد.

در همه این محورها، کامیون و کشنده بازیگر اصلی جابه جایی کالا هستند. حتی در مسیرهایی که ریل وجود دارد، کامیون نقش تغذیه کننده و توزیع کننده نهایی را ایفا می کند. این تنوع باعث می شود شکست یا اختلال در یک مسیر، کل سیستم را متوقف نکند.

فرصت استثنایی ایران، پانزده همسایه، ششصد میلیون نفر

ایران با مجموعه ای از کشورهای پیرامونی در شمال، شرق، غرب و جنوب ارتباط دارد. روسیه و کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه، عراق، افغانستان، پاکستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس، همه در همسایگی ایران قرار دارند. مجموع جمعیت این کشورهای پیرامونی، بیش از ششصد میلیون نفر است و این بازار بزرگ، علاوه بر تجارت، ظرفیت عظیمی برای ترانزیت کامیون، گردشگری، درمان، زیارت، صادرات، واردات و خدمات لجستیک ایجاد می کند. ایران در میان این بازار بزرگ می تواند نقش پل زمینی میان شمال و جنوب و شرق و غرب را ایفا کند.

کریدورهایی که امروز تهدیدند، فردا می توانند فرصت باشند

رقابت کریدورها برای ایران هم تهدید است و هم فرصت. کریدورهای رقیب می توانند بخشی از بارهایی را که بالقوه از ایران عبور می کردند جذب کنند. پاسخ نباید صرفاً اعتراض یا رقابت سیاسی باشد. پاسخ اقتصادی این است: هزینه کمتر، زمان کمتر، امنیت بیشتر، خدمات بهتر و گمرک سریع تر.

اگر مسیر ایران از نظر زمان و هزینه از مسیر رقیب بهتر باشد، صاحب کالا مسیر اقتصادی‌تر را انتخاب خواهد کرد. و کامیون، به دلیل انعطاف‌پذیری و سرعت در مسیرهای کوتاه و متوسط، می‌تواند برگ برنده ایران در این رقابت باشد.

بنادر، دروازه‌های ترانزیت کامیون

هیچ راهبرد ترانزیتی بدون بنادر قدرتمند کامل نیست. بندرعباس، دروازه اصلی جنوب و پیوند با کریدور شمال به جنوب است. چابهار، دروازه بالقوه شرق و اتصال به هند و افغانستان و آسیای مرکزی محسوب می‌شود. بنادر خلیج فارس برای اتصال تجارت منطقه‌ای و صادرات حیاتی‌اند و بنادر دریای خزر، راه‌های اتصال به روسیه و قفقاز را فراهم می‌کنند.

اما بندر نباید فقط محل تخلیه و بارگیری باشد. کامیون‌ها هستند که کالا را از بندر به عمق کشور می‌برند و از کارخانه به بندر می‌آورند. بدون ناوگان کامیون کارآمد، بندر فقط یک اسکله بی‌استفاده است.

فرودگاه، حلقه ترانزیت کالاهای ارزشمند

فرودگاه‌ها نیز باید وارد زنجیره ترانزیت شوند. به‌خصوص برای کالاهای فاسدشدنی، دارو، قطعات صنعتی، کالاهای الکترونیکی، تجارت الکترونیک، مرسولات سریع و کالاهای با ارزش بالا. اما حتی در ترانزیت هوایی، کامیون حلقه نهایی است، کامیونی که کالا را از فرودگاه به مقصد نهایی می‌رساند.

بندر خشک، حلقه فراموش شده

بندر خشک می‌تواند بخشی از عملیات بندر را به داخل کشور منتقل کند. در مدل مطلوب، کشتی در بندر تخلیه می‌شود، قطار و کامیون بار را برمی‌دارد و به بندر خشک می‌برد و از آنجا به مقصد نهایی می‌رساند. به این ترتیب، کامیون‌ها ساعت‌ها در بندر منتظر نمی‌مانند و بخشی از عملیات در مراکز داخلی انجام می‌شود.

بنابراین، آپرین و مراکز لجستیکی تهران و اصفهان و مشهد و تبریز و شیراز و کرمان و زاهدان و مراکز مناسب مرزی باید در یک شبکه چندوجهی قرار گیرند و تعدادشان متناسب با ظرفیت سازی بیشتر شود که کامیون حلقه اتصال آن‌ها باشد.

بار خرد، حلقه‌ای که باید اصلاح شود

ترانزیت کامیون فقط برای محموله‌های عظیم نیست. باید حمل بار خرد نیز ممکن و ساده شود. یک تولیدکننده کوچک باید بتواند دویست کیلو، یک تن، پنج تن یا یک پالت را وارد شبکه لجستیکی کند.

راهکار این است که توسط شرکت های باربری مراکز تجمیع بار ایجاد شود، سامانه رزرو آنلاین توسعه یابد و در نهایت، حمل از درب کارخانه تا درب مقصد ممکن گردد. این موضوع، تجارت شرکت‌های کوچک و متوسط را متحول می‌کند و کامیون به دلیل انعطاف‌پذیری، بهترین گزینه برای این نوع حمل است.

جاده، بستر اصلی ترانزیت کامیون

کامیون بدون جاده استاندارد، نمی‌تواند کار کند. ایران به شبکه‌ای از آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها دست رسی دارد، اما خلأهایی وجود دارد. گلوگاه‌های مرزی، ظرفیت ناکافی برخی مسیرها، کیفیت متفاوت راه‌ها، نبود پایانه‌های استاندارد، پارکینگ ناکافی، خدمات بین‌راهی محدود، کمبود مراکز تعمیر، توقف‌های مرزی و محدودیت‌های وزن و محور در برخی مسیرها، از جمله این خلأهاست. سرمایه‌گذاری روی این حلقه‌ها، مستقیماً زمان حمل کامیون را کاهش می‌دهد و رقابت‌پذیری ترانزیت ایران را بالا می‌برد.

گمرک، جایی که ساعت‌ها و روزها از ترانزیت کامیون تلف می‌شود

یک جاده سریع، اگر کامیون را چند روز در مرز متوقف کند، دیگر سریع نیست. سرعت ترانزیت کامیون، از سرعت ضعیف‌ترین حلقه زنجیره تعیین می‌شود.

گمرک باید از کنترل سنتی به سمت گمرک هوشمند حرکت کند. ایران در سال ۲۰۲۵ برخی مؤلفه‌های تجارت بدون کاغذ، از جمله سامانه گمرکی خودکار، پنجره واحد الکترونیکی و ارسال الکترونیکی اظهارنامه‌ها را کامل اجرا کرده، اما هم‌ترازی ساعات و تشریفات با کشورهای همسایه هنوز جزئی گزارش شده است. یعنی زیرساخت دیجیتال شروع شده، اما اتصال و هماهنگی فرامرزی هنوز اهمیت زیادی دارد.

یکپارچه سازی گمرکات مرزی، یک پرونده، یک داده، یک پنجره

پیشنهاد مشخص این است که گمرک یکپارچه مرزی ایجاد شود. به جای اینکه راننده کامیون و صاحب کالا با چندین دستگاه جداگانه مواجه شود، گمرک و استاندارد و قرنطینه و دامپزشکی و بهداشت و مرزبانی و پلیس و سایر کنترل های ضروری، در یک فرآیند هماهنگ عمل کنند. نه لزوماً ادغام سازمانی، بلکه یک پرونده، یک داده، یک پنجره و یک فرآیند.

منافع این یکپارچه سازی برای دولت روشن است. دولت به جای چند سامانه پراکنده، یک تصویر لحظه ای از کالا، کامیون، راننده، مسیر، اظهارنامه، ریسک، مقصد و زمان ورود و خروج خواهد داشت. این یعنی کنترل بیشتر، نه کنترل کمتر. کنترل هوشمند می تواند جایگزین بخشی از کنترل های تکراری شود.

منفعت برای راننده کامیون نیز چشمگیر است. راننده باید بداند چه زمانی وارد مرز شود، چند ساعت انتظار خواهد داشت، کدام مدارک لازم است، چه زمانی خروج خواهد کرد، وضعیت صف چیست و کدام مسیر جایگزین باز است. سامانه نوبت دهی هوشمند مرزی می تواند زمان انتظار را به حداقل برساند. برای نمونه، کامیون شماره مشخصی، ساعت ورود هشت و بیست دقیقه، شماره صف صد و بیست و هفت، زمان تقریبی کنترل ده و ده دقیقه و خروج تخمینی یازده و سی دقیقه. این کار هم زمان راننده را حفظ می کند و هم صف فیزیکی کامیون ها را کاهش می دهد.

مطالعه زمان ترخیص، باید زمان واقعی اندازه گیری شود

یکی از ابزارهای استاندارد جهانی، مطالعه زمان ترخیص سازمان جهانی گمرک است که زمان واقعی آزادسازی کالا را از ورود تا خروج اندازه گیری می کند. برای هر مرز ایران باید شاخص منتشر شود: میانگین زمان ورود تا خروج کامیون. نه فقط تعداد کامیون عبوری.

بازرگان، آستارا، سرخس، باشماق، پرویزخان و شلمچه، هر کدام باید شاخص زمان خود را داشته باشند. تا زمانی که زمان توقف کامیون اندازه گیری نشود، مدیریت آن نیز دشوار است.

توقف طولانی، مالیات پنهان ترانزیت کامیون

هر روز توقف کامیون یعنی خواب سرمایه، مصرف سوخت، هزینه راننده، هزینه پارکینگ، استهلاک، تأخیر تحویل، افزایش ریسک فساد کالا و افزایش هزینه بیمه. در نتیجه، ممکن است مسیر ایران از نظر کیلومتری کوتاه‌تر باشد، اما به دلیل توقف مرزی، از مسیر رقیب گران‌تر تمام شود.

راه‌حل این است که ایران به تنهایی نمی‌تواند همه گلوگاه‌ها را حل کند و باید با تعامل کشورهای همسایه درباره ساعات کار گمرک، روزهای کاری، اسناد و استانداردها، وزن مجاز، بیمه و عوارض، مجوزها و قرنطینه، کنترل مرزی، پذیرش اسناد الکترونیکی و عبور کامیون توافق شود. گزارش‌های بانک جهانی و بانک توسعه آسیایی نیز بر هماهنگی فرامرزی، دیجیتالی‌سازی و مدرن‌سازی گذرگاه‌ها به‌عنوان ابزارهای اصلی توسعه ترانزیت کامیون تأکید دارند.

استقرار نیروی انتظامی، امنیتی که خودش مزیت اقتصادی است

استقرار سازمان‌یافته نیروی انتظامی در پایانه‌های خودرو و مراکز توقف کامیون می‌تواند مزایایی داشته باشد. امنیت رانندگان، امنیت محموله، جلوگیری از سرقت، کاهش تخلفات، مدیریت ترافیک کامیون‌ها، کنترل ورود و خروج و افزایش اعتماد شرکت‌های خارجی. اما این حضور باید هوشمند و غیرمزا‌حم برای جریان کالا طراحی شود. یعنی امنیت بیشتر به‌علاوه توقف کمتر، نه امنیت بیشتر به‌علاوه صف طولانی‌تر.

انجمن صنفی حمل‌ونقل بین‌المللی، از نقش صنفی به اتاق فکر عملیاتی

انجمن‌های صنفی حمل‌ونقل بین‌المللی نباید فقط نقش صنفی داشته باشند. می‌توانند به اتاق فکر عملیاتی ترانزیت کامیون تبدیل شوند. وظایف پیشنهادی آن‌ها شامل اعلام گلوگاه‌های مرزی، ارائه داده واقعی زمان توقف کامیون، اعلام مشکلات رانندگان، پیشنهاد اصلاح مقررات، پیگیری مذاکره با طرف‌های خارجی، آموزش رانندگان، استانداردسازی خدمات، مقابله با واسطه‌گری غیرشفاف، ایجاد سامانه قیمت و ظرفیت و مشارکت در تدوین سیاست ترانزیتی است.

ناوگان فرسوده، ترمز بزرگ ترانزیت کامیون

یکی از مهم‌ترین موانع، فرسودگی بخشی از ناوگان کامیون و کشنده است. ناوگان قدیمی، سوخت بیشتری مصرف می‌کند، هزینه تعمیر بیشتری دارد، آلاینده‌گی بیشتری ایجاد می‌کند، قابلیت اطمینان کمتری دارد و ممکن است استانداردهای برخی بازارهای خارجی را نداشته باشد.

میانگین سن ناوگان ترانزیتی ایران، بیش از بیست و پنج سال است. در برخی موارد، کامیون‌های سی تا چهل ساله همچنان فعال هستند. در حالی که میانگین سن ناوگان در اروپا کمتر از هشت سال و در ترکیه کمتر از ده سال است. نتیجه این است که نوسازی ناوگان کامیون و کشنده، یک پروژه ملی است.

نیاز سالانه به کشنده و کامیون، محاسبه واقع‌بینانه

نیاز واقعی سالانه باید بر اساس سن ناوگان، خروج خودروهای فرسوده، رشد ترانزیت و ظرفیت تولید داخلی محاسبه شود. بنابراین به جای اعلام یک عدد ثابت بدون پشتوانه، باید یک برنامه نوسازی چنددهه‌هزار دستگاهی با محاسبه رسمی سالانه ایجاد شود.

اما در شرایط محدودیت ارزی، یک سؤال مهم مطرح است: آیا کشور باید دائماً کامیون و کشنده وارد کند یا فناوری، خط تولید، دانش فنی و زنجیره خدمات را وارد کند؟ راهکار دوم در صورت امکان انتقال فناوری و تضمین کیفیت، می‌تواند ارزش افزوده بیشتری در داخل ایجاد کند.

برندهایی مانند ولوو، اسکانیا، رنو و مرسدس بنز در بازار کامیون‌های سنگین ایران شناخته شده‌اند و نمونه‌های این برندها در ناوگان کشور وجود دارند. به خصوص درباره ولوو، اگر امکان حقوقی، مالی و تجاری آن فراهم شود، ایجاد ظرفیت تولید یا مونتاژ استاندارد همراه با زنجیره قطعات و خدمات پس از فروش می‌تواند از واردات صرف خودرو اثر صنعتی بیشتری داشته باشد. مزیت ولوو، خدمات پس از فروش قوی آن در ایران است که می‌تواند به عنوان اولویت اول واردات خط تولید انتخاب شود.

توان تولید داخلی نیز باید در نظر گرفته شود. شرکت‌هایی مانند سایپا دیزل، ایران‌خودرو دیزل، ماموت و رخس خودرو، بخشی از نیاز کشور را تأمین می‌کنند، اما محدودیت‌هایی در تأمین موتور، گیربکس و سیستم‌های الکترونیکی دارند. بنابراین، ترکیب تولید داخلی با واردات خط تولید و انتقال فناوری، می‌تواند راهکار بهینه باشد.

جایگزین محدودیت واردات و مسئله بازگشت ارز

یکی از موانع سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان کامیون و کشنده، محدودیت‌های واردات و الزامات ارزی است. راهکارهای قابل بررسی شامل واردات در مقابل صادرات، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی با تعهد تولید داخل، مشارکت مشترک با شرکت خارجی، واردات خط تولید به جای واردات خودرو کامل، فاینانس و لیزینگ بلندمدت و صندوق نوسازی ناوگان با بازپرداخت از محل درآمد حمل است. این مدل‌ها در کشورهای مختلف به شکل‌های متفاوت استفاده شده‌اند، نکته اصلی این است که قانون باید مسیر ورود سرمایه و تجهیزات را قابل پیش‌بینی کند.

چرا سرمایه‌گذار هنوز با احتیاط نگاه می‌کند؟

سرمایه‌گذار به این سؤال‌ها نگاه می‌کند:

نرخ بازگشت سرمایه چقدر است؟

کامیون چند روز در ماه حرکت می‌کند؟

زمان توقف مرزی چقدر است؟

تعرفه‌ها چقدر پایدارند؟

امکان انتقال پول وجود دارد؟

بیمه چگونه انجام می‌شود؟

قوانین چند ماه بعد تغییر می‌کنند؟

قطعات چگونه تأمین می‌شوند؟

امنیت مسیر چقدر است؟

امکان خروج سرمایه وجود دارد؟

بنابراین، جذب سرمایه‌گذار فقط با شعار ایران موقعیت ترانزیتی دارد اتفاق نمی‌افتد، باید ریسک سرمایه‌گذاری کاهش یابد.

بسته ملی جذب سرمایه ترانزیتی

پیشنهاد مشخص، ایجاد یک بسته ملی جذب سرمایه ترانزیتی است.

برای هر پروژه باید مشخص شود: زمین، مجوز، مالیات، تعرفه، دسترسی جاده‌ای، آب و برق و گاز، گمرک، ضمانت خرید خدمت، امکان صادرات، امکان انتقال سود و زمان‌بندی پروژه. سرمایه‌گذار باید بتواند با یک پرونده وارد شود، نه با ده‌ها دستگاه.

شهرک‌های لجستیکی، قلب تپنده شبکه ترانزیت کامیون

اگر بخواهیم ترانزیت کامیون و کشنده از یک فعالیت پراکنده و سنتی، به یک صنعت سازمان‌یافته و رقابت‌پذیر تبدیل شود، باید به سراغ یکی از مؤثرترین ابزارهای جهان برویم: شهرک لجستیکی.

شهرک لجستیکی، صرفاً یک پارکینگ بزرگ یا انبار ساده نیست، یک اکوسیستم کامل است که تمام خدمات مورد نیاز یک زنجیره ترانزیتی را در یک نقطه متمرکز می‌کند.

تصور کنید کامیونی از مرز بازرگان وارد ایران می‌شود. به جای اینکه راننده در خیابان‌های شهر دنبال گمرک و انبار و تعمیرگاه و جای استراحت بگردد، مستقیم وارد یک شهرک لجستیکی می‌شود. در آنجا گمرک هوشمند کالا را ترخیص می‌کند، انبارهای سرپوشیده و سردخانه کالا را نگهداری می‌کنند، تعمیرگاه در صورت نیاز به کشنده رسیدگی می‌کند، بانک و بیمه خدمات مالی ارائه می‌دهند، هتل و رستوران پذیرای راننده است و در نهایت، محموله با کامیون یا قطار به مقصد نهایی ارسال می‌شود. این یعنی کامیون دیگر در شهرها سرگردان نمی‌شود، بلکه مسیر مشخصی از مرز تا مقصد دارد.

مزیت‌های شهرک لجستیکی برای ترانزیت کامیون

کاهش زمان توقف:

بزرگ‌ترین مزیت شهرک لجستیکی، کاهش چشمگیر زمان توقف کامیون است. وقتی همه خدمات در یک نقطه متمرکز باشد، دیگر راننده مجبور نیست از این دستگاه به آن دستگاه برود. زمان ترخیص از چند روز به چند ساعت کاهش می‌یابد.

کاهش هزینه‌های عملیاتی:

تمرکز خدمات، هزینه‌های حمل درون‌شهری، پارکینگ، انبارداری موقت و جابه‌جایی‌های اضافی را کاهش می‌دهد. کامیون در یک نقطه بار می‌گیرد و در همان نقطه تخلیه می‌کند.

افزایش امنیت:

شهرک لجستیکی، محیطی کنترل‌شده است. دوربین‌های مداربسته، نگهبانی انتظامی، پارکینگ محصور و مدیریت یکپارچه، امنیت محموله و راننده را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد. سرقت محموله‌ها که یکی از دغدغه‌های اصلی ترانزیت است، در این محیط به حداقل می‌رسد.

تجمع بار و کاهش سفرهای خالی:

یکی از معضلات ترانزیت کامیون، سفرهای خالی یا نیمه‌خالی است. در شهرک لجستیکی، بارهای خرد از تولیدکنندگان مختلف تجمع می‌شود و با یک کامیون به مقصد ارسال می‌گردد. این یعنی کاهش هزینه هر تن کیلومتر و افزایش بهره‌وری ناوگان.

توسعه خدمات ارزش‌افزوده:

شهرک لجستیکی فقط محل عبور کالا نیست، می‌تواند محل بسته‌بندی، برچسب‌زنی، پردازش نهایی و آماده‌سازی کالا برای صادرات باشد. این یعنی ارزش افزوده‌ای که در داخل کشور باقی می‌ماند و به جای اینکه کالای خام صادر شود، کالای آماده به بازارهای منطقه‌ای عرضه می‌گردد.

ایجاد اشتغال پایدار:

شهرک لجستیک، صدها شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد می‌کند. از کارکنان گمرک و انباردار و راننده لیفتراک گرفته تا کارشناس لجستیک و تعمیرکار و نیروی امنیت و کارکنان رستوران و هتل و متخصصان فناوری اطلاعات.

تسهیل دیجیتال سازی:

وقتی همه بازیگران زنجیره در یک مکان فیزیکی جمع شوند، پیاده‌سازی سامانه‌های دیجیتال بسیار ساده‌تر است. سامانه ردیابی کامیون، پنجره واحد گمرکی، مدیریت انبار و رزرو آنلاین ظرفیت، همه در یک پلتفرم واحد قابل اجراست.

کاهش آلاینده‌گی و ترافیک شهری:

با هدایت کامیون‌های ترانزیتی به شهرک‌های لجستیک در حاشیه شهرها، ترافیک سنگین شهری کاهش می‌یابد و آلودگی هوا نیز کمتر می‌شود. کامیون‌های سنگین دیگر نیازی به عبور از مرکز شهرها ندارند.

بنیاد تعاون لجستیک، مجری شبکه ملی شهرک‌های لجستیک

اگر بنیاد تعاون لجستیک به‌درستی شکل بگیرد، می‌تواند به عنوان مجری اصلی ایجاد شبکه‌ای از شهرک‌های لجستیک در سراسر کشور عمل کند. این شبکه، نه به‌صورت پراکنده و موردی، بلکه بر اساس یک نقشه راهبردی و با در نظر گرفتن موقعیت‌های جغرافیایی، کریدورهای ترانزیتی و نیازهای منطقه‌ای طراحی می‌شود.

موقعیت‌های کلیدی برای احداث شهرک‌های لجستیک:

در مرزهای غربی، شهرک‌های لجستیک در بازرگان، رازی، سرو و تمرچین می‌توانند کالاهای ترانزیتی از ترکیه و اروپا را ساماندهی کنند. این شهرک‌ها به شبکه جاده‌ای و ریلی متصل می‌شوند و کالا را به عمق کشور و از آنجا به بنادر جنوبی منتقل می‌کنند.

در مرزهای شرقی، شهرک‌های لجستیکی در سرخس، دوغارون، میرجاوه و شمتیغ می‌توانند دروازه ورود کالا از آسیای مرکزی، افغانستان و پاکستان باشند. این شهرک‌ها به‌ویژه برای ترانزیت کالا از چین به سمت خلیج فارس و اروپا نقشی حیاتی دارند.

در مرزهای شمالی، شهرک‌های لجستیکی در آستارا، جلفا و اینچه‌برون می‌توانند کالاهای ترانزیتی از روسیه و قفقاز را مدیریت کنند و به شبکه ریلی و جاده‌ای متصل شوند.

در مرزهای جنوبی، شهرک‌های لجستیکی در مهران، شلمچه، چذابه و خرمشهر می‌توانند دروازه ارتباط با عراق و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس باشند. این شهرک‌ها به‌ویژه با تکمیل اتصال ریلی شلمچه-بصره و اتصال به کویت، اهمیت دوجندانی پیدا می‌کنند.

در پیرامون بنادر جنوبی، شهرک‌های لجستیکی در بندرعباس، چابهار، امام خمینی و بوشهر می‌توانند کالاهای وارداتی و صادراتی را پردازش کنند و به شبکه ریلی و جاده‌ای متصل شوند.

در پیرامون بنادر شمالی، شهرک‌های لجستیکی در انزلی، امیرآباد و نوشهر می‌توانند کالاهای ترانزیتی از روسیه و آسیای مرکزی را مدیریت کنند.

در بنادر خشک، مراکز صنعتی و معدنی، شهرک‌های لجستیکی در آپرین، اصفهان، تبریز، مشهد، شیراز، کرمان، یزد و اراک می‌توانند به عنوان هاب توزیع داخلی عمل کنند و کالاهای ترانزیتی را به تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان نهایی برسانند.

در پیرامون فرودگاه‌های بین‌المللی، شهرک‌های لجستیکی در تهران، مشهد، شیراز و اصفهان می‌توانند کالاهای هوایی را با کامیون ترکیب کنند و یک شبکه چندوجهی کامل ایجاد نمایند.

چرا بنیاد تعاون لجستیک بهترین گزینه برای اجراست؟

نخست، مردمی بودن:

بنیاد تعاون، ماهیتاً یک نهاد مردمی و تعاونی است. بنابراین ساخت شهرک‌های لجستیکی با مشارکت خود ذیینفعان، یعنی رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل و تعمیرگاه‌ها، نه تنها ممکن، بلکه از نظر اقتصادی نیز

مقرون به صرفه تر است. مردم در مالکیت و سود و تصمیم‌گیری شریک می‌شوند و همین، انگیزه و تعهد آن‌ها را افزایش می‌دهد.

دوم، توان نهادی:

بنیاد تعاون لجستیک می‌تواند با همکاری دانشگاه‌های تخصصی و انجمن‌های صنفی و نهادهای مالی و حاکمیت، یک ساختار سازمان‌یافته برای مدیریت شهرک‌ها ایجاد کند. این ساختار می‌تواند شامل شرکت‌های پروژه و صندوق‌های سرمایه‌گذاری و تعاونی‌های محلی باشد.

سوم، شبکه‌سازی:

بنیاد تعاون لجستیک می‌تواند شهرک‌های لجستیکی را نه به صورت جزیره‌های جدا از هم، بلکه به صورت یک شبکه به هم پیوسته طراحی کند. کامیونی که از بازرگان وارد می‌شود، بتواند در سرخس بار تحویل دهد، در بندرعباس کالا تخلیه کند و در اصفهان بار جدید بگیرد. این شبکه‌سازی، بهره‌وری کل سیستم را افزایش می‌دهد.

چهارم، ظرفیت‌سازی تخصصی:

بنیاد تعاون لجستیک می‌تواند با همکاری دانشگاه‌ها، دوره‌های آموزشی تخصصی برای مدیریت شهرک‌های لجستیکی برگزار کند. مدیران شهرک‌ها و کارشناسان لجستیک و انبارداران و تکنسین‌ها باید با فناوری‌های روز و سامانه‌های دیجیتال و استانداردهای بین‌المللی روز دنیا آشنا باشند و آن‌ها را کاربردی کنند.

مدل مالی و اجرایی شهرک‌های لجستیکی

بنیاد تعاون لجستیک می‌تواند برای هر شهرک لجستیکی، یک شرکت پروژه مستقل تشکیل دهد. سهام این شرکت میان بنیاد و بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران محلی و تعاونی‌های رانندگان و نهادهای مالی تقسیم می‌شود. زمین شهرک می‌تواند از سوی دولت یا اراضی ملی، منابع ملی تأمین شود و ساخت و تجهیز آن با مشارکت بخش خصوصی و تعاونی‌ها انجام گیرد.

درآمد شهرک از چند منبع تأمین می‌شود:

اجاره انبار، هزینه خدمات گمرکی، تعرفه پارکینگ، سهم از عملیات بارگیری و تخلیه، اجاره دفاتر شرکت‌های لجستیکی و خدمات ارزش‌افزوده مانند بسته‌بندی و برچسب‌زنی. این تنوع درآمدی، شهرک را از یک پروژه عمرانی صرف، به یک کسب‌وکار پایدار و سودآور تبدیل می‌کند.

نقش شهرک‌های لجستیکی در جنگ ترانزیت

در شرایط بحران و تحریم، شهرک‌های لجستیکی می‌توانند نقش مراکز توزیع امن و مقاوم را ایفا کنند. اگر یک مرز بسته شود یا یک مسیر آسیب ببیند، شهرک‌های دیگر می‌توانند جریان کالا را مدیریت کنند. اگر گمرک مرکزی دچار اختلال شود، گمرک مستقر در شهرک لجستیکی می‌تواند خدمات را ادامه دهد. این پراکندگی هوشمند، همان افزونگی و تاب‌آوری است که در ادبیات جنگ لجستیک از آن سخن گفتیم.

شهرک‌های لجستیکی همچنین می‌توانند به مراکز تجمع بار خرد تبدیل شوند و به تولیدکنندگان کوچک و متوسط اجازه دهند بدون نیاز به ناوگان اختصاصی، کالای خود را از طریق شبکه ترانزیت به بازارهای منطقه‌ای ارسال کنند. این یعنی مردمی کردن واقعی تجارت و اقتصاد حمل‌ونقل.

ترانزیت کامیون و اشتغال، از راننده تا مهندس هوش مصنوعی

ترانزیت کامیون اشتغال مستقیم ایجاد می‌کند:

راننده، تعمیرکار، کارمند پایانه، مأمور گمرک، اپراتور جرثقیل، کارشناس حمل، کارشناس بیمه، کارشناس لجستیک و انباردار.

اما اشتغال غیرمستقیم بسیار گسترده‌تر است:

قطعه‌سازی، لاستیک، تعمیرات، هتل، رستوران، فناوری اطلاعات، بانک، بیمه، ساخت‌وساز، تولید کامیون، صنایع فولاد و انرژی.

سازمان بین‌المللی کار نیز حمل‌ونقل زمینی را به‌تنهایی دارای بیش از شصت میلیون شغل مستقیم در جهان برآورد کرده و تأکید می‌کند که این بخش، اشتغال گسترده غیرمستقیم نیز ایجاد می‌کند. در سطح زنجیره‌های تأمین، حدود چهارصد و شصت و پنج میلیون شغل در جهان به تقاضای خارجی مرتبط است و در آسیا حدود هفتاد و پنج میلیون شغل با زنجیره‌های تأمین جهانی ارتباط دارد.

اما درباره ایران، در حال حاضر آمار رسمی و یکپارچه‌ای که بگوید ترانزیت کامیون ایران دقیقاً چند شغل مستقیم و چند شغل غیرمستقیم ایجاد کرده، در دسترس نیست. بنابراین باید از ارائه اعداد ساختگی پرهیز کرد.

برای محاسبه افزایش اشتغال، می‌توان از روش علمی استفاده کرد. اگر حجم ترانزیت از بیست و دو به چهل میلیون تن برسد، باید مدل اقتصادی ایجاد شود که اثر آن را بر تعداد سفر کامیون و پایانه و انبار و تعمیرات و راننده و خدمات مرزی محاسبه کند. سپس با استفاده از جدول داده ستانده اقتصاد ایران، ضریب اشتغال مستقیم و غیرمستقیم محاسبه شود. این روش بسیار معتبرتر از اعلام یک عدد تبلیغاتی است.

ترانزیت کامیون و تولید ناخالص داخلی، اثری فراتر از عوارض گمرکی

اثر ترانزیت کامیون بر تولید ناخالص داخلی از چند کانال وارد می‌شود. حمل‌ونقل، خدمات لجستیکی، تعمیر و نگهداری، تولید کامیون، سوخت و انرژی، بیمه و خدمات مالی، انبارداری، صنایع صادراتی، گردشگری، اشتغال و در نهایت تولید ناخالص داخلی. به همین دلیل، توسعه ترانزیت می‌تواند اثر چندبرابری نسبت به درآمد مستقیم عوارض عبور داشته باشد.

بر اساس مطالعات بین‌المللی، هر یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی، به طور میانگین نیم تا هشت دهم درصد به تولید ناخالص داخلی اضافه می‌کند. برای ایران، درآمد ترانزیتی فعلی که حدود یک و نیم میلیارد دلار است، سهمی کمتر از سه دهم درصد از تولید ناخالص داخلی دارد. با رسیدن به درآمد پانزده میلیارد دلاری، این سهم به سه تا چهار درصد افزایش خواهد یافت که معادل پانزده تا بیست میلیارد دلار ارزش افزوده است.

ترانزیت کامیون، موتور توسعه تجارت

وقتی یک مسیر ترانزیتی فعال می‌شود، تجارت محلی نیز در امتداد آن رشد می‌کند. بندر، شهر لجستیکی، شهر صنعتی و مرز، زنجیره‌ای از فعالیتهای اقتصادی را شکل می‌دهند. در طول این مسیر، انبار ساخته می‌شود، کارخانه ایجاد می‌شود، خدمات شکل می‌گیرد، شرکت حمل‌ونقل تأسیس می‌شود، هتل و رستوران ایجاد می‌شود و سرمایه‌گذار وارد می‌شود. در نتیجه، ترانزیت کامیون می‌تواند از عبور کالا به توسعه اقتصادی منطقه‌ای تبدیل شود.

تأثیر ترانزیت بر توسعه تجارت نیز چشمگیر است. با استفاده از مسیرهای جاده‌ای، هزینه حمل کالاهای صادراتی تا سی درصد کاهش می‌یابد. محصولات ایرانی در بازارهای منطقه‌ای و جهانی، با کاهش هزینه حمل، رقابتی‌تر می‌شوند و زیرساخت لازم برای رشد صادرات غیرنفتی فراهم می‌گردد.

اتصال جاده‌ای به ترکیه و عراق و آذربایجان و ارمنستان و ترکمنستان و افغانستان و پاکستان و روسیه و کشورهای آسیای مرکزی و از طریق عراق و کویت به کشورهای خلیج فارس، باعث می‌شود بازارهای اطراف ایران آسان‌تر در دسترس قرار گیرند. در واقع، ترانزیت کامیون می‌تواند زیرساخت تجارت منطقه‌ای ایران شود.

ترانزیت کامیون و تبادل فرهنگی

ترانزیت کامیون فقط کالا جابه‌جا نمی‌کند. همراه آن، راننده و گردشگر و تاجر و دانشجو و بیمار و زائر و سرمایه‌گذار نیز حرکت می‌کند. بنابراین، شبکه ترانزیتی جاده‌ای می‌تواند به افزایش گردشگری و زیارت و توریسم درمانی و تجارت و تبادل فرهنگی کمک کند.

خلیج فارس، اتصال ایران به یک شبکه بزرگ منطقه‌ای

پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس، طبق اطلاعات رسمی این شورا، مسیری حدود دو هزار و صد و هفده کیلومتر دارد که کویت را از طریق عربستان و بحرین و قطر و امارات و عمان به مسقط متصل می‌کند. این پروژه در سال‌های ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ همچنان در دستور کار و هماهنگی کشورهای شورای همکاری بوده است.

این موضوع برای ایران اهمیت زیادی دارد. اتصال خرمشهر به شلمچه و بصره و عراق و کویت، می‌تواند در صورت تکمیل زیرساخت و توافقات بین‌دولتی، ایران را به شبکه حمل‌ونقل خلیج فارس نزدیک کند. اما حتی در این مسیر، کامیون حلقه اصلی جابه‌جایی کالا در مسیرهای کوتاه و متوسط است. نتیجه بالقوه این اتصال، تجارت و گردشگری و زیارت و توریسم سلامت و ترانزیت است.

حتی سفر حج؛ یک کاربرد بالقوه

اگر در آینده شبکه حمل‌ونقل ایران از طریق عراق به کویت و سپس به شبکه کشورهای خلیج فارس متصل شود و این شبکه به عربستان امتداد یابد، از نظر زیرساختی امکان ایجاد یک مسیر بالقوه برای پشتیبانی سفر زائران ایرانی به عربستان شکل خواهد گرفت. در این سناریو، بخشی از فشار ناشی از محدودیت ظرفیت پروازها می‌تواند کاهش یابد و برای برخی برنامه‌های اعزام، امکان سفر زمینی فراهم شود. کامیون‌های مسافربری و اتوبوس‌ها می‌توانند در این مسیر نقش کلیدی ایفا کنند.

اما این مسئله نیازمند اتصال خطوط و توافقات ایران و عراق و توافقات با کویت و توافقات با عربستان و مقررات مرزی و گمرک و امنیت و مدیریت حج است. بنابراین، این موضوع را باید سناریوی راهبردی بلندمدت دانست، نه یک مسیر عملیاتی موجود.

ترانزیت کامیون و گردشگری

هر کریدور ترانزیتی می‌تواند به کریدور گردشگری نیز تبدیل شود. برای نمونه، مسیر تهران به اصفهان و شیراز و بندرعباس، یا مسیر تبریز به زنجان و قزوین و تهران، یا مسیر مشهد به سرخس. در کنار حمل کالا با کامیون، می‌توان تورهای گردشگری جاده‌ای و تورهای زیارتی و تورهای سلامت راه‌اندازی کرد.

الکوهای موفق خارجی، از ترکیه تا امارات

ترکیه با توسعه ناوگان جاده‌ای مدرن، سالانه بیش از بیست میلیارد دلار درآمد ترانزیتی کسب می‌کند. کلید موفقیت ترکیه، یکپارچه‌سازی گمرکات با ترخیص در کمتر از دو ساعت و ناوگان جوان با میانگین سن کمتر

از هشت سال و تسهیل ویزا برای رانندگان ترانزیتی است. این دقیقاً همان الگویی است که ایران باید دنبال کند.

امارات با توسعه بندر جبل علی و فرودگاه دبی، سالانه بیش از سی میلیارد دلار درآمد ترانزیتی دارد. کلید موفقیت آن، مناطق آزاد لجستیکی با معافیت مالیاتی و یکپارچگی حمل و نقل و دیجیتال سازی کامل فرآیندهاست. کامیون ها در امارات، حلقه اتصال بندر و فرودگاه به سراسر منطقه هستند.

چین نیز فقط مسیر عبور کالا ایجاد نکرده است. در اطراف شبکه حمل و نقل، کارخانه و بندر و انبار و شهر صنعتی ساخته است. نتیجه این است که کالا فقط عبور نمی کند، در مسیر ارزش افزوده ایجاد می کند.

روسیه از شبکه جاده ای گسترده خود برای پیوند بنادر و مناطق صنعتی و بازارهای بزرگ استفاده می کند. درس ایران این است که اگر شبکه جاده ای فقط چند مسیر محدود باشد، آسیب پذیر است، اگر شبکه چندمسیره باشد، تاب آوری افزایش می یابد.

در داخل کشور نیز نمونه های موفقی وجود دارد. بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ ترین بندر کانتینری ایران، سالانه بیش از دو میلیون کانتینر جابه جا می کند (ضرورت افزایش ظرفیت بنادر در حجم بار و پهلو گیری کشتی های بزرگ) و کامیون ها نقش اصلی را در توزیع این کالا در سراسر کشور دارند. بندر خشک آپرین، بزرگ ترین بندر خشک خاورمیانه است و کامیون ها حلقه اتصال آن به شهرها هستند. منطقه ویژه سرخس، دروازه آسیای میانه محسوب می شود و کریدور شمال به جنوب، پروژه ملی با پتانسیل ده میلیارد دلار درآمد ترانزیتی است.

ترانزیت کامیون در شرایط جنگی، مسیر جایگزین، خودش سرمایه ملی است

در بحران ممکن است بندر آسیب ببیند، یک جاده مسدود شود، یک مرز بسته شود، پروازها متوقف شوند یا خطوط ارتباطی دچار اختلال شوند. در چنین شرایطی، کامیون به دلیل انعطاف پذیری بی نظیرش، می تواند مسیرهایی را باز کند که هیچ شیوه حمل دیگری قادر به انجام آن نیست. کامیون می تواند از جاده های فرعی عبور کند، از مرزهای کمتر شناخته شده استفاده کند و کالا را به مقصد برساند.

بنابراین شبکه باید افزونگی داشته باشد، یعنی مسیر جایگزین.

برای نمونه، بندرعباس در کنار چابهار، جاده در کنار جاده، مرز غربی در کنار مرز شمال غربی. این شبکه جایگزین می‌تواند اثر اختلالات اقتصادی و تجاری را کاهش دهد.

دیجیتال سازی، مغز ترانزیت کامیون

تمام اجزای شبکه باید به یک پلتفرم متصل شوند. کامیون و راننده و کانتینر و گمرک و مرز و انبار و بندر، همه باید قابل ردیابی باشند. فناوری‌های مورد نیاز شامل GPS و اینترنت اشیا و RFID و هوش مصنوعی و دوربین و دوقلو دیجیتال و بلاک چین در موارد مناسب و تحلیل پیش‌بینی کننده است.

هوش مصنوعی می‌تواند برای پیش‌بینی صف مرزی کامیون‌ها به کار رود. سامانه هوشمند می‌تواند پیش‌بینی کند اگر پانصد کامیون دیگر وارد مرز شوند، صف در چهار ساعت آینده به چه تعداد می‌رسد. سپس سیستم می‌تواند ورود کامیون را تنظیم کند، مسیر جایگزین پیشنهاد دهد، ظرفیت گمرک را افزایش دهد، نیرو جابه‌جا کند و صاحبان کالا را مطلع سازد. این یعنی تبدیل گمرک از واکنشی به پیش‌بینانه.

سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، آمادگی ایران چقدر است؟

ایران از نظر موقعیت جغرافیایی و نیروی انسانی و صنعت خودرو و فولاد و سیمان و راه‌سازی و بنادر، ظرفیت بالایی دارد. اما سرمایه‌گذار به همان اندازه به تحریم و انتقال پول و ثبات مقررات و ریسک سیاسی و بیمه و مالکیت و بازگشت سرمایه و دسترسی به تجهیزات نگاه می‌کند. بنابراین، ظرفیت اقتصادی بالا است، اما آمادگی سرمایه‌گذاری با آمادگی جغرافیایی یکسان نیست.

پنج مانع اصلی سرمایه‌گذاری عبارتند از:

بی‌ثباتی مقررات که راه‌حل آن قراردادهای پایدار و بلندمدت است، تأمین مالی که راه‌حل آن صندوق پروژه و روش‌های مشارکت عمومی خصوصی و لیزینگ است، انتقال پول که راه‌حل آن سازوکارهای قانونی چندجانبه و تهاتر و سرمایه‌گذاری مستقیم است، بروکراسی که راه‌حل آن پنجره واحد سرمایه‌گذاری است و ریسک تقاضا که راه‌حل آن قراردادهای بلندمدت بهره‌برداری و تضمین حداقل ظرفیت است.

ترانزیت کامیون، فرصت بخش خصوصی

نباید دولت همه چیز را خودش بسازد. دولت باید قانون و زمین و زیرساخت پایه و امنیت و تنظیم‌گری را فراهم کند. بخش خصوصی باید کامیون و کشنده و انبار و پایانه و خدمات و فناوری و سرمایه را وارد کند.

مدل مالی پیشنهادی این است که برای هر کریدور یک شرکت پروژه ایجاد شود. سهامداران آن شامل دولت و بخش خصوصی ایرانی و سرمایه‌گذار خارجی و بانک‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل و بنادر باشد. درآمد آن نیز از حق دسترسی و حمل و انبارداری و خدمات لجستیکی و پایانه و خدمات ارزش افزوده تأمین شود.

بنیاد تعاون لجستیک، حلقه میانی مردم، صنف و حاکمیت

اگر بخواهیم ترانزیت کامیون واقعاً مردمی شود و همه ذینفعان در آن شریک شوند، به یک نهاد واسطه نیاز داریم که میان مردم و صنف و حاکمیت پل بزند. این نهاد می‌تواند بنیاد تعاون لجستیک نام بگیرد، ساختاری که نه دولتی محض است و نه خصوصی صرف، بلکه یک تعاونی فراگیر است که همه بازیگران زنجیره ترانزیت را در خود جای می‌دهد.

ذینفعان و اعضای بنیاد شامل گروه‌های زیر می‌شوند: رانندگان و مالکان کامیون و کشنده، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، فورواردرها و شرکت‌های لجستیکی، تعمیرگاه‌ها و فروشندگان قطعات، شرکت‌های بیمه و لیزینگ، انجمن‌های صنفی حمل‌ونقل، اتحادیه‌های رانندگان، دانشگاه‌ها و مراکز آموزش تخصصی حمل‌ونقل، و نهادهای حاکمیتی مانند گمرک و راهداری.

مأموریت‌های کلیدی بنیاد عبارت است از:

جذب سرمایه خرد و کلان از خود ذینفعان برای نوسازی ناوگان و توسعه زیرساخت‌ها، رفع موانع اداری و گمرکی از طریق مذاکره جمعی با حاکمیت، ایجاد سامانه شفاف قیمت‌گذاری و ظرفیت‌یابی برای جلوگیری از واسطه‌گری غیرشفاف، آموزش تخصصی رانندگان و تکنسین‌ها با همکاری دانشگاه‌های مرتبط، و ارائه خدمات مشترک مانند بیمه و لیزینگ و تأمین قطعات و سوخت با قیمت رقابتی.

ظرفیت‌سازی تخصصی صنفی با محوریت دانشگاه‌های مرتبط یکی از ستون‌های این بنیاد است. دانشگاه‌هایی که در حوزه مهندسی حمل‌ونقل و لجستیک و مهندسی خودرو و مدیریت زنجیره تأمین تخصص دارند، می‌توانند ضمن نقش اساسی در مدیریت با بنیاد همکاری کنند تا دوره‌های آموزشی کاربردی برای رانندگان و تکنسین‌ها و مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل برگزار شود. این دوره‌ها می‌تواند شامل گواهینامه‌های بین‌المللی مانند ADR برای حمل مواد خطرناک و آموزش رانندگی ایمن و اقتصادی و آشنایی با سامانه‌های دیجیتال ردیابی و مدیریت ناوگان باشد.

نقش حلقه میانی با حاکمیت نیز بسیار مهم است. بنیاد تعاون لجستیک می‌تواند به عنوان نماینده جمعی صنف، مطالبات رانندگان و شرکت‌ها را به صورت سازمان‌یافته به نهادهای حاکمیتی منتقل و مطالبه کند و در تدوین مقررات و تعیین تعرفه‌ها و رفع گلوگاه‌های مرزی مشارکت داشته باشد. این مدل، هم صدای صنف را تقویت می‌کند و هم تصمیم‌گیری حاکمیت را بر پایه داده‌های واقعی میدانی ممکن می‌سازد.

مردمی کردن اقتصاد حمل‌ونقل کامیون ترانزیتی یعنی اینکه راننده و مالک کامیون فقط کارگر یا پیمانکار نباشد، بلکه در مالکیت و سود و تصمیم‌گیری شریک باشد. بنیاد تعاون لجستیک می‌تواند با مدل‌های سهامی و تعاونی، این مشارکت را نهادینه کند. برای نمونه، رانندگان می‌توانند با خرید سهام خرد، در یک شرکت تعاونی ناوگان شریک شوند و از سود عملیات بهره‌مند گردند. این مدل، هم سرمایه لازم برای نوسازی ناوگان را از دل خود صنف تأمین می‌کند و هم انگیزه و تعهد رانندگان را به طور چشمگیری افزایش می‌دهد.

تجربه کشورهای مانند ترکیه و آلمان نشان می‌دهد که تعاونی‌های حمل‌ونقل، نقشی کلیدی در ساماندهی صنف و افزایش قدرت چانه‌زنی و بهبود کیفیت خدمات داشته‌اند. در ترکیه، اتحادیه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی توانسته‌اند با مذاکره جمعی، شرایط بهتری برای رانندگان و شرکت‌ها فراهم کنند. در آلمان، تعاونی‌های لجستیکی به کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری کمک کرده‌اند. ایران نیز می‌تواند با الگوگیری از این تجربه‌ها، بنیاد تعاون لجستیک را به یک نهاد قدرتمند و کارآمد تبدیل کند.

در نهایت، بنیاد تعاون لجستیک می‌تواند به عنوان بازوی اجرایی و مردمی راهبرد ترانزیت عمل کند، نهادی که نه فقط در سطح سیاست‌گذاری، بلکه در سطح عملیات روزمره، زنجیره کامیون و کشنده را از تولید تا

ترانزیت و از راننده تا راننده و از مرز تا مرز، سازمان‌دهی و توانمندسازی می‌کند. این همان حلقه مفقوده‌ای است که می‌تواند مردمی‌سازی اقتصاد ترانزیت را از شعار به واقعیت تبدیل کند.

یک هدف بزرگ‌تر، از کشور ترانزیتی به هاب لجستیکی

هدف نباید فقط این باشد که کالا از ایران رد شود. هدف باید این باشد که کالا وارد ایران شود و در ایران پردازش شود و بسته‌بندی شود و انبار شود و ارزش افزوده بگیرد و سپس صادر شود. این تفاوت بین کشور ترانزیتی و هاب لجستیکی است. و کامیون، در این مسیر، حلقه اتصال تمام این فرآیندهاست.

نقشه راه ده‌ساله

مرحله اول، ظرف دو سال، بر کاهش توقف مرزی کامیون‌ها و دیجیتالی‌سازی و اندازه‌گیری زمان ترخیص و نوسازی پایانه‌ها و اصلاح مقررات و فعال‌سازی ظرفیت موجود متمرکز است.

مرحله دوم، ظرف دو سال بعد از آن، نوسازی ناوگان کامیون و کشنده و توسعه شهرک‌های لجستیکی و اتصال مرزها را دنبال می‌کند.

مرحله سوم، در بازه سه سال پس از آن، افزایش ظرفیت کامیون‌ها و توسعه پایانه‌های مدرن و توسعه ترانزیت جاده‌ای را در دستور کار قرار می‌دهد.

و مرحله چهارم، حرکت به سمت شصت تا هشتاد میلیون تن ترانزیت سالانه است، در صورت تحقق ظرفیت و تقاضای بازار.

شاخص‌های موفقیت

دولت نباید فقط بگوید ترانزیت افزایش یافت. باید شاخص‌های مشخص منتشر کند. حجم ترانزیت کامیون باید افزایش پایدار داشته باشد. زمان عبور مرز باید کاهش یابد. هزینه هر تن کیلومتر باید کم شود. سن متوسط ناوگان کامیون و کشنده باید کاهش پیدا کند. تعداد کامیون‌های نوسازی‌شده باید بیشتر شود. ظرفیت بنادر خشک و انبارها باید افزایش یابد. سرمایه‌گذاری خصوصی باید رشد کند. اشتغال باید بیشتر شود. درآمد خدمات لجستیکی باید بالا برود و تعداد کریدورهای فعال باید افزایش پیدا کند.

تحلیل شکاف، کجا ایستاده‌ایم و کجا باید برویم

حجم ترانزیت کامیون، اکنون بیست و یک میلیون و نهصد هزار تن است. هدف، چهل میلیون تن است. یعنی هجده میلیون و صد هزار تن فاصله داریم که با رفع گلوگاه‌های مرزی و توسعه کریدورها پر می‌شود.

سن متوسط ناوگان کامیون و کشنده، اکنون بیش از بیست و پنج سال است. هدف، کمتر از ده سال است. یعنی پانزده سال فاصله داریم که با نوسازی ناوگان و واردات خط تولید خودرو پر می‌شود.

جمع‌بندی نهایی، جنگ ترانزیت کامیون

جنگ لجستیک در این فصل به یک نتیجه مهم می‌رسد: ایران فقط یک کشور واقع‌شده در مسیر کریدورها نیست، می‌تواند به یک ارائه‌دهنده خدمات ترانزیتی و لجستیکی تبدیل شود. و در قلب این تحول، کامیون و کشنده ایستاده‌اند.

بیست و دو میلیون تن ترانزیت فعلی، در مقایسه با دوازده میلیارد و صد میلیون تن تجارت دریایی جهان و حدود سی و سه تریلیون دلار تجارت جهانی کالا و خدمات، نشان می‌دهد بازار بسیار بزرگ‌تری در خارج از مرزهای کشور وجود دارد. هدف چهل میلیون تن برنامه هفتم می‌تواند یک نقطه عطف باشد، اما رسیدن به آن نیازمند اصلاح کل اکوسیستم ترانزیت کامیون است.

مرز هوشمند و گمرک یکپارچه و جاده استاندارد و پایانه مدرن و شهرک لجستیکی و ناوگان نو و سرمایه‌گذاری و بیمه و بانک و فناوری و هوش مصنوعی و دیپلماسی حمل‌ونقل و توافق با کشورهای همسایه، همه این‌ها اجزای یک منظومه واحدند که کامیون و کشنده در مرکز آن قرار دارند.

و شاید مهم‌ترین جمله این فصل این باشد: در جنگ اقتصادی، کشوری که بتواند مسیرهای بیشتری برای ورود کالا و خروج کالا و عبور کالا ایجاد کند، در برابر اختلالات مقاوم‌تر است. تحریم می‌تواند یک مسیر را گران یا محدود کند، اما شبکه‌ای از مسیرهای متنوع و جاده و مرز و کریدور، امکان سازگاری بیشتری ایجاد می‌کند.

ترانزیت کامیون بنابراین فقط منبع درآمد دولت نیست، می‌تواند به موتور توسعه صنعتی و اشتغال و تجارت منطقه‌ای و سرمایه‌گذاری و گردشگری و دیپلماسی اقتصادی و افزایش تاب‌آوری زنجیره تأمین تبدیل شود. و در نهایت، مأموریت جنگ لجستیک نباید این باشد که ایران فقط راه عبور کالا باشد، هدف باید تبدیل ایران به محل اتصال و توقف و پردازش و ارزش‌آفرینی و توزیع کالا در اوراسیا باشد. این تفاوت میان کشور در مسیر و قدرت ترانزیتی است.

در جنگ ترانزیت، کامیون و کشنده فقط یک وسیله نقلیه نیستند، یک سفیر اقتصادی و یک حلقه اتصال و یک موتور اشتغال‌اند. اگر ناوگان فرسوده و گلوگاه‌های مرزی اصلاح شوند، ترانزیت کامیون ایران می‌تواند به یکی از ارکان اصلی قدرت ترانزیتی اوراسیا تبدیل شود.

منابع و مآخذ:

بر پایه گزارش‌های آنکتاد و بانک جهانی و دبیرخانه کریدور شمال به جنوب و مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی و وزارت راه و شهرسازی و شورای همکاری خلیج فارس و سازمان جهانی گمرک و سازمان بین‌المللی کار و گزارش‌های بازار حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌المللی.