

## جایگاه حمل و نقل دریایی در توسعه صادرات غیر نفتی

نرجس خاتون مرادی<sup>۱</sup>، علیرضا قاسمی<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> کارشناس ارشد برنامه ریزی سیستمهای اقتصادی، اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر؛ [Moradi.narjes@gmail.com](mailto:Moradi.narjes@gmail.com)

<sup>۲</sup> کارشناس ارشد بازاریابی بین الملل، مرکز آموزشهای بین المللی خلیج فارس؛ [Ghasemi.a@stpc.ir](mailto:Ghasemi.a@stpc.ir)

### چکیده

کیفیت تر و مقرون به صرفه تر خواهد شد و نقش بسزایی در توسعه صادرات غیر نفتی ایفا خواهد نمود.

با توجه به وجود ظرفیت های خالی در صادرات دریایی و برخی عوامل برشمرده، در این مقاله به جایگاه و نقش حمل و نقل دریایی در توسعه صادرات غیر نفتی از روش تئوری - تحلیلی پرداخته می شود.

کلمات کلیدی: حمل و نقل دریایی، صادرات غیر نفتی، تجارت بین الملل طبقه بندی L99, F41, F10: JEL

### مقدمه

جهانی شدن فرآیندی تاریخی ناشی از پیشرفت های تکنولوژی و نوآوری های بشر است که به افزایش یکپارچگی اقتصادی در سراسر جهان به ویژه از طریق جابجایی کالاها، خدمات و سرمایه حتی نیروی انسانی، دانش و تکنولوژی میان کشورها مربوط می شود [۱]. جهانی شدن اقتصاد منجر به دسترسی کشورها به سرمایه بیشتر، تکنولوژی بالاتر، واردات ارزان تر و بازارهای صادراتی وسیع تر شده است. یک عامل اساسی در جهانی شدن، توسعه تجارت جهانی از طریق حذف یا کاهش موانع تجاری از قبیل تعرفه های واردات یا کاهش هزینه های حمل و نقل است. واردات از یک سو امکان دسترسی مشتریان به طیف وسیعی از کالاها با قیمت پایین تر را فراهم می کند و از سوی دیگر مشوق قدرتمند در جهت رقابت پذیر ماندن صنایع داخلی بوده است. صادرات نیز به دلیل ایجاد اشتغال در صنایعی که در بیرون از مرزهای کشور بازار فروش دارند برای کشورهای در حال توسعه منبع رشد اقتصادی محسوب می شود. [۱] همگام با تحولات جهانی تجارت و پیشی گرفتن رشد تجارت نسبت به رشد اقتصادی کشورها، حمل و نقل دریایی به عنوان عمده ترین و ارزان ترین روش حمل و نقل (از نظر مایل - تن) از اهمیت بیشتری نسبت به سایر روش های حمل برخوردار گشته است [۲]. و همین امر سبب شده که کشورهای دنیا بیش از گذشته به خدمات حمل و نقل دریایی نیاز داشته باشند. به همین دلیل از حمل و نقل دریایی به خون جاری در رگ های بدن تعبیر می شود؛ همانطور که بدون وجود خون امکان ادامه حیات افراد میسر نیست، رشد تجارت جهانی نیز بدون حمل و نقل دریایی امری غیر ممکن خواهد بود. [۱]

امروزه نه تنها حمل و نقل به عنوان زیر بنای توسعه تلقی می گردد بلکه به عنوان صنعتی به آن نگریسته می شود که می تواند علاوه بر نقش مهم و کارآمد در باروری امکانات و استعداد های بالقوه جامعه از طریق جابجایی بار و مسافر، درآمد زایی و سودآوری بالایی برای اقتصاد ملی به همراه داشته باشد و پیوند ناگسستنی بین عوامل مختلف رشد و توسعه را فراهم آورد. این صنعت مهم به چهار زیر بخش جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی تقسیم می گردد که با گسترش فعالیت های گوناگون دریایی و افزایش حجم معاملات بازرگانی میان کشورها و از آنجا که بیش از ۹۰ درصد حجم تجارت جهانی از طریق دریا صورت می گیرد می توان گفت حمل و نقل دریایی نقش استراتژیک در اقتصاد ایفا می کند و کشورهای که از موهبت دسترسی به آب و دریا برخوردارند، می توانند سهم خود را در اقتصاد بین الملل تثبیت نمایند.

گرچه نیاز به حمل و نقل دریایی از تجارت آزاد بین الملل نشأت می گیرد اما عواملی از قبیل پایین بودن هزینه حمل، تأثیر بر بهای تمام شده جابجایی عوامل تولید، تأثیر بر بهره وری کل عوامل تولید و... سبب ارائه خدمات بهینه توسط این صنعت در حال رونق گردیده است و می تواند نیروی محرکه ای در سیر صعودی تجارت باشد و به رشد اقتصادی روزافزون جوامع و افزایش سهم آن ها از بازارهای بین المللی بینجامد.

از آنجا که صادرات نفت و مواد نفتی و درآمدهای حاصل از آن همواره دستخوش تغییرات و ناپایداری بوده و هست، جهت گیری و چرخش اقتصاد ایران به سمت صادرات غیرنفتی و چند محصولی می تواند راهکار مناسبی جهت افزایش سهم اقتصاد ایران از بازارهای بین المللی و ارتقاء موقعیت آن در عرصه تجارت آزاد جهانی باشد. تولید کالاهایی با مزیت نسبی و صادرات آن ها - که البته بایستی این مزیت پس از حمل نیز حفظ گردد - بهره وری کل عوامل تولید، پیشرفت های فن آورانه که نقش مهمی بر TFP خواهند داشت، از جمله عوامل مؤثر بر صادرات غیر نفتی می باشند که از طریق حمل و نقل دریایی با صرفه اقتصادی و در مقیاس کلان میان ملل و جوامع مختلف جابجا می گردند و این جابجایی، موتور محرکه تولیدات با

## تاریخچه حمل و نقل دریایی

اقوام « مینو » ساکن جزیره ی « کرت » ظاهراً از نخستین اجتماعات انسانی بوده اند که بازرگانی و رفت و آمد از راه های دریایی را به عنوان فعالیت اقتصادی خود انتخاب کرده اند. پارسیان در دوران هخامنشیان که از راه خشکی به فارس می آمدند، مردمی دامدار و کشاورز بودند و هنگامی که امپراطوری ایران به سواحل آسیای صغیر گسترش یافت و با قدرت دریایی یونان و مصر مواجه گردید، با قدرت تمام روی به دریا آورد.

حمل و نقل دریایی از زمان های دور زمینه ساز رشد و توسعه تمدن ها بوده و موجب گسترش افق دید بشر گردیده است. در تمامی دوره های تاریخ ایران نیز از زمان داریوش تاکنون، کشتی، کشتی رانی و حمل و نقل دریایی همواره یکی از محورهای عمده سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و امنیتی کشور بوده است و هم اکنون نیز حمل و نقل دریایی شاهراگ اصلی کشور در صادرات و واردات کالاهاست. [ ۳ ]

حمل و نقل دریایی کالاها و خدمات نقش کلیدی در تجارت خارجی به ویژه تجارت فرا قاره ای جهان دارد. کشورهای که به آبراه های بین المللی دسترسی دارند، بالقوه از مزیت نسبی برای تجارت و ترانزیت کالا برخوردارند که بالفعل نمودن آن نیازمند داشتن ناوگان دریایی مناسب، مطمئن و منظم، تجهیزات بندری پیشرفته و حمل و نقل زمینی ( جاده ای و ریلی ) سریع و منظم است [ ۳ ]. چنان چه سرمایه گذاری لازم برای توسعه سیستم حمل و نقل چند وجهی ( ترکیب جاده ای، ریلی و دریایی و هوایی ) صورت گیرد، مسلماً حمل و نقل دریایی ضمن گسترش تجارت خارجی و ترانزیت کالا می تواند نقش بسزایی در تسریع رشد اقتصاد ملی، افزایش اشتغال زایی و افزایش درآمدهای ارزی در سطح ملی و منطقه ای داشته باشد.

دسترسی جمهوری اسلامی ایران به دریای خزر در شمال و خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند در جنوب، قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی شمال - جنوب و نیز کشورهای متعددی که در همسایگی آن قرار دارند، موقعیت ژئوپولوتیکی خاصی را برای آن به ارمغان آورده است که توسعه ی خشکی محور را به سمت توسعه ی دریا محور سوق داده است [ ۴ ] و مزیت نسبی بالقوه ای برای گسترش تجارت ایجاد نموده است اما علیرغم توسعه ی ناوگان تجاری خود در جهت توسعه ی صنعت حمل و نقل چند وجهی تاکنون نتوانسته است سهم شایسته ای از ترانزیت بار و کالا در سطح بین المللی داشته باشد.

## ادبیات تجارت جهانی

« تجارت » انتقال مالکیت کالاها و خدمات از شخصی به شخص دیگر به نام بازار است. هنگامی که کالاها و خدمات در سطح بین المللی منتقل شوند و از یک نقطه جهان به نقطه ای دیگر ارسال گردند، « تجارت جهانی » شکل می گیرد. بعد از جنگ دوم جهانی تجارت بین المللی از نرخ رشد بیشتری نسبت به تولیدات جهانی

برخوردار گردیده است چرا که کشورهای مختلف بر اساس مزیت نسبی شان اقدام به تولید کالاها و خدمات نموده اند و این امر سبب افزایش تجارت میان کشورها برای تولید یک محصول خاص شده است - ممکن است هر قطعه از یک محصول در یک کشور تولید شود و سرانجام در کشور دیگری تمام قطعات مونتاژ گردند - تداوم این شکل از تجارت منجر به تخصصی شدن تولید کالاها و خدمات و در نهایت جهانی شدن اقتصاد شده است که گاه جابجایی نیروی کار، دانش و یا تکنولوژی را نیز در پی خواهد داشت.

بر اساس گزارش صندوق بین المللی پول، شاخص های زیر نمونه ای از شاخص هایی هستند که چگونگی جهانی شدن کالاها، سرمایه و نیروی انسانی را نشان می دهند: [ ۱ ]

- ارزش تجارت کالاها و خدمات به عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی ( GDP ) جهان از ۴۲/۱٪ در سال ۱۹۸۰ به ۶۲/۱٪ در سال ۲۰۰۷ رسید

- سرمایه گذاری مستقیم خارجی از ۶/۵٪ تولید ناخالص داخلی جهان در سال ۱۹۸۰ به ۳۱/۸٪ در سال ۲۰۰۶ رسید

- سهم مطالبات بین المللی به ویژه در قالب وام های بانکی به عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی جهان تقریباً از ۱۰٪ در سال ۱۹۸۰ به ۴۸٪ در سال ۲۰۰۶ رسید

- زمان صرف شده هر نفر برای مکالمات بین المللی از ۷/۳ دقیقه در سال ۱۹۹۱ به ۲۸/۸ دقیقه در سال ۲۰۰۶ رسید

- تعداد کارگران خارجی از ۷۸ میلیون نفر در سال ۱۹۶۵ به ۱۹۱ میلیون نفر در سال ۲۰۰۵ رسید ( IMF, STAFF 2008 )

علیرغم این روند رو به رشد، تجارت همواره با موانعی نیز روبه روست که برای توسعه ی آن می بایست این موانع حذف یا کاسته شوند. این موانع که به آن ها « موانع تجاری » اطلاق می شود را می توان به دو دسته ی موانع تجاری مصنوعی ( انسان ساز ) و موانع تجاری طبیعی تقسیم نمود [ ۱ ]. موانع تجاری مصنوعی به دو دسته ی تعرفه ای و غیر تعرفه ای تفکیک می شود که شامل هرگونه خط مشی یا مقررات دولتی است که به اشکال گوناگون محدودیت هایی را برای صادرات یا واردات میان کشورها فراهم می کند که عمدتاً سازمان تجارت جهانی به منظور حذف یا کاهش برخی از این موانع تشکیل شده است. موانع تجاری طبیعی شامل فاصله زیاد میان کشورها، رشته کوه ها، جنگل ها، دریاها و اقیانوس ها و هزینه های حمل و نقل می باشد که سبب می گردد تجارت کمتری در حالت عادی میان دو نقطه انجام شود، لذا هزینه های بالای حمل و نقل خود به عنوان مهم ترین مانع تجاری طبیعی که سبب غیر اقتصادی شدن تجارت کالاها میان دو کشور می گردد، تلقی می شود. بنابراین با فرض آزاد بودن تجارت میان کشورها و نبود سایر موانع تجاری چنان چه بتوان هزینه های حمل و نقل را کاهش داد می توان امکان تجارت بسیاری از کالاها را که در سید صادرات یا واردات کشورها جای ندارند، فراهم آورد.

از طرف دیگر تسهیل در جابجایی و انتقال کالاها و خدمات میان کشورها و قاره های مختلف از طریق حذف یا کاهش موانع مصنوعی،

برابری قیمت تمام شده محصولات را در کشورهای مختلف در پی خواهد داشت در حالی که تسهیل در جابجایی عوامل تولید ضمن کاهش بهای تمام شده و یکسان شدن قیمت کالاها و خدمات در کشورهای مختلف ، به افزایش کیفیت محصولات و نیز رشد اقتصادی کشورها منجر خواهد شد . از میان عوامل مختلف تولید ، سرمایه و تکنولوژی به راحتی قابل انتقال هستند ضمن این که انتقال نیروی انسانی متخصص نیز به عنوان یکی دیگر از عوامل تولید مقرون به صرفه و اقتصادی خواهد بود . گرچه در سال های اخیر چین نیروی انسانی غیر ماهر نیز به کشورهای دیگر صادر نموده است .

### مزیت حمل و نقل دریایی نسبت به سایر شیوه های حمل در توسعه صادرات غیر نفتی

صنعت حمل و نقل به چهار زیر بخش جاده ای ، ریلی ، دریایی و هوایی تقسیم می گردد که با گسترش فعالیتهای گوناگون دریایی و افزایش حجم مبادلات بازرگانی میان کشورها ، اهمیت حمل و نقل دریا برد بیش از پیش جلوه گر شده است . از آنجا که بیش از ۹۰ درصد حجم معاملات بین المللی از طریق دریا صورت می گیرد می توان گفت صنعت حمل و نقل دریایی در تمام جهان دارای نقش استراتژیک در اقتصاد می باشد و کشورهایی که از موهبت دسترسی به آب و دریا برخوردارند ، می توانند نقش خود را در عرصه ی تجارت بین الملل تثبیت نمایند . روند تجارت دریا برد طی سالهای مختلف از دهه ۱۹۷۰ تا ۲۰۰۹ میلادی همواره با رشد صعودی مواجه بوده است . اگر کالاها را به سه بخش عمده ی کالاهای نفتی ، فله و کالاهای عمومی و خشک تقسیم بندی نماییم در ابتدای سال ۱۹۷۰ ، میزان صادرات کالاهای نفتی بیش از سایرین بوده است به طوری که حتی جمع دو بخش دیگر به اندازه کالاهای نفتی نبوده است اما از آن سال به بعد ، سهم سایر کالاها افزایش یافته تا این که ده سال بعد یعنی سال ۱۹۸۰ این سهام تقریباً با هم برابر شده اند . با تداوم این رشد اکنون سهم کالاهای عمومی به تنهایی از سهم کالاهای نفتی بیشتر شده است که این امر حاکی از رشد فزاینده ی تولید در سطح جهانی است . با نگاهی به آخرین آمار منتشره در سال ۲۰۱۰ در می یابیم که سهم کالاهای نفتی با ۲/۶ میلیارد تن معادل ۲۴٪ از کل تجارت جهانی از طریق دریا را به خود اختصاص داده است . در حالیکه سهم کالاهای عمومی با ۳ میلیارد تن معادل ۳۹٪ از تجارت جهانی دریایی بوده است . [ ۵ ]

همانطور که پیشتر ذکر شد جمهوری اسلامی ایران نیز به واسطه ی دارا بودن بیش از ۲۷۰۰ کیلومتر مرز آبی که ۶۷۵ کیلومتر آن در شمال و ۲۰۴۳ کیلومتر آن در جنوب کشور قرار دارد ، ۹۵٪ از کل واردات کشور و ۸۵٪ از کل صادرات کشور را از طریق مرزهای آبی تامین می نماید .

از دیگر طرف ایران چهارمین کشور بزرگ دنیا در زمینه تنوع محصولات کشاورزی و دارنده بزرگترین ذخایر نفت و گاز جهان است . دومین کشور تولید کننده نفت و گاز و در زمینه محصولاتی چون روی ، سرب ، کبالت ، آلومینیوم ، منگنز و مس رتبه های چهارم تا

نهم را داراست . حدود ۱۴ میلیون هکتار زمین کشاورزی و تنوع فراوان اقلیمی و جوی در ۴ فصل و متوسط ۳۰۰ روز آفتابی در طول سال ، می تواند تنوع بی نظیری در محصولات کشاورزی پدید آورد . آمارها حکایت از آن دارند که در برخی تولیدات دامی نیز رتبه چهارم تا هفتم دنیا به ایران اختصاص دارد . این حجم از ظرفیت های تولیدی و صادراتی در کنار بسیاری از متغیرهای اقتصادی نظیر نیروی انسانی فعال و ارزان ، دسترسی به آب های آزاد و موقعیت استراتژیک منطقه ای و مرکزیت بازاری ۳۰۰ میلیون نفری ، همسایگی با کشورهای عراق و افغانستان و کشورهای آسیای میانه که شرایط جذب سرمایه و کالای خارجی را دارند و ده ها مزیت دیگر میتواند بستر مناسبی جهت تصمیم سازی صادرات غیر نفتی را فراهم آورد . [۶]

ضمن اینکه می توان صادرات خدمات علی الخصوص خدمات فنی و مهندسی را نیز زمینه مناسب دیگری به جهت صادرات غیر نفتی در نظر گرفت که علیرغم سهم پائین آن در حال حاضر چشم انداز خوبی برای آن پیش بینی می گردد .

توریزم ، فناوری اطلاعات ، خدمات بانکی ، صنایع دستی ، فلزات و ... اقلام دیگر صادرات غیر نفتی هستند که در ایران از پتانسیل های بالایی به جهت صادرات برخوردارند . [۶] و البته حمل و نقل دریایی به سبب ظرفیت بالا و مزایایی که نسبت به سایر شیوه های حمل دارد می تواند سهم بسزایی در رونق صادرات غیر نفتی علی الخصوص در بخش کالا و خدمات انسانی ( در قالب حمل و نقل دریایی مسافری ) ایفا نماید .

حمل و نقل دریایی به دلایل زیر نسبت به سایر شیوه های حمل دارای مزیت است :

#### ۱ - مزیت در مسافت :

حمل با کشتی ، مقرون به صرفه ترین روش در جابجایی کالا برای مسافتهای طولانی است . به جدول زیر نگاه کنید :

روش حمل و نقل	کل کالای بارگیری شده ( میلیون تن )	کل مسافتی که کالا ها حمل شده اند (میلیارد تن - کیلومتر)	میانگین جابجایی هر تن کالا ( کیلومتر )
دریایی	۶۰۰۰	۵۰۰۰۰	۸۳۳۰
ریلی	۱۰۰۰۰	۷۰۰۰	۷۰۰
هوایی	۱۰۰	۲۰۰	۲۰۰۰
لوله ای	۱۰۰۰	۵۰۰	۵۰۰
جاده ای	۴۵۰۰۰	۳۳۰۰	۷۳

مأخذ : اقتصاد حمل و نقل دریایی ، محمد علی حسن زاده محمدی ، ص ۷۳

صرف تناژ به تنهایی نمی تواند معیار مناسبی برای مقایسه روشهای حمل باشد بلکه مسافتی که حمل می شود نیز باید در نظر گرفته شود لذا از مقیاس تن - مایل یا تن - کیلومتر (حاصلضرب هر تن در هر مایل دریایی یا کیلومتر ) استفاده می شود.

کشتی ها بر حسب میانگین ، کالاها را در مسافتی حدود ۸۳۰۰ کیلومتر جابجا کرده اند در حالی که این مسافت برای قطار ۷۰۰ و برای کامیون ها کمتر از ۱۰۰ کیلومتر بوده است . بنابراین از نظر اقتصادی برای مسافت های طولانی حمل با کشتی مقرون به صرفه تر است و کالاها به ویژه در نقاط بندری با قیمت مناسب تر به دست مصرف کنندگان می رسد .

انجام این وظیفه توسط شرکتهای کشتیرانی نه تنها کالاهای مورد نیاز نقاط مختلف را تامین می کند بلکه در یک نظام اقتصادی دقیق می تواند نقش مفید و بسزایی ایفا کند زیرا با داشتن امکان انتقال کالاها می توان دریافت که کدام یک از زمینه های صنعتی ، کشاورزی و خدماتی مورد نیاز است و باید در داخل کشور به انجام برسد . از نقطه نظر خطوط سیر نیز دو گروه کلی خطوط کشتیرانی با عنوان کشتی های خط پیما ( با خط سیر منظم ) و کشتی های آزادپیما ( با خط سیر نامنظم ) فعالیت دارند . کشتی های آزاد پیما چون در خط سیر منظمی فعالیت نمی کنند بار را به هر نقطه ای که صاحب کالا بخواهد حمل می کنند و برای هر نوع محموله ای قابل استفاده هستند و نرخ کرایه حمل آن ها بر اساس عرضه و تقاضای بازار تعیین می شود . در مقابل کشتی های خط پیما در مناطق معینی با ضوابط خاص و با نرخ کرایه معین زیر پوشش انجمن های کشتیرانی فعالیت می کنند . در زمانی که کشتی های خط پیما کافی نباشند ، کشتی های آزاد پیما به کار گرفته می شوند که البته هر دو نوع خطوط کشتیرانی دارای انواع مختلف کشتی های تجاری اعم از تانکر ، فله بر ، کانتینر بر ، یخچالی ، مسافری و ... می باشند . [۳]

## ۲- مزیت در ظرفیت

به دلیل اینکه امروزه امکان ساخت و بهره برداری از کشتی هایی با ظرفیت های عملیاتی بسیار بزرگ وجود دارد این امر منجر به افزایش ظرفیت و کاهش قیمت تمام شده ی حمل در مقایسه با سایر روشهای حمل و نقل شده است . اگر چه کامیون از نظر سرعت حمل و نقل و ارائه خدمات Door to Door ( درب تا درب ) انعطاف پذیری بیشتری نسبت به کشتی دارد ، اما از نظر ظرفیت حمل ، یک کشتی پاناما کس ظرفیتی معادل ۲۱۱۶ کامیون دارد و این در حالی است که یک هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ ظرفیتی معادل ۵ کامیون را داراست . جابجایی کالا با حجم زیاد و ابعاد گوناگون از طریق دریا با سهولت بیشتری انجام می پذیرد و گاهی فقط کشتی وسیله حمل و نقل کالا های حجیم و سنگین وزن است . انتقال این نوع کالاها مانند ماشین آلات سنگین در بسیاری مواقع تنها راه انتقال تکنولوژی و فن آوری نوین میان کشورها است . همچنین کشتی می تواند به یکباره میزان بسیار زیادی کالا را جابجا نموده و تا مدت ها نیازهای منطقه ای را تامین نماید .

## ۳- مزیت در انتقال سریع و بی خطر و به عبارت دیگر سلامت حمل کالا

حمل کالا از طریق دریا به دلیل نبود محدودیتهای بسیاری که دیگر وسایل حمل و نقل با آن روبرو هستند نه تنها در زمان کوتاه تری انجام می شود بلکه محموله از سلامت نسبی نیز برخوردار خواهد بود و از مشکلات حمل زمینی و گاهی هوایی مصون خواهد ماند . امنیت کالا از طریق حمل دریایی توسط شناورها ، از مزایای ویژه اینگونه جابجایی است .

## ۴- مزیت در هزینه ها و سرعت حمل به وسیله کانتینری شدن

کانتینری شدن کالاها علی الخصوص کالاها ی گرانقیمت ، سبب شده است سرعت تخلیه و بارگیری کالاها در بنادر تا ۲۰ برابر افزایش یابد ، ضمن آنکه سهولت در جابجایی کانتینر بین وسایل نقلیه دیگر از قبیل قطار و کامیون ، سبب کاهش هزینه های حمل و نقل شده و محموله ی موجود در آن نیز از امنیت و سلامت بیشتری نسبت به کالا های عمومی و فله برخوردار خواهد بود .

از دیگر مزیت های کانتینری شدن کالاها ایجاد بنادر هاب و استفاده از روشهای مختلف در جابجایی کالا بین بنادر بزرگ و بنادر فیدری است که تاثیر بسزایی در کاهش هزینه های حمل داشته است . [ ۱ ]

## ۵- مزیت در مصرف انرژی :

از نظر مصرف انرژی برای حمل هر تن - کیلومتر ، ناوگان حمل و نقل دریایی کم مصرف ترین و ناوگان هوایی پرمصرف ترین است . ناوگان حمل و نقل آبی به ترتیب ۱/۴ ریلی ، ۱/۱۰ تا ۱/۱۶ جاده ای و نزدیک به ۱/۱۰۰ هواپیما سوخت مصرف کرده و به همین میزان هوا را کمتر آلوده می کند.

همچنین با ۱ اسب بخار انرژی ، ۱۵۰ کیلوگرم کالا با کامیون ، ۵۰۰ کیلوگرم با قطار و معادل ۴۰۰۰ کیلوگرم از طریق دریا می توان در واحد طول جابجا نمود .

مصرف انرژی ناوگان حمل و نقل	مصرف سوخت در هر هزار تن کیلومتر ( بر حسب لیتر )	انرژی حرارتی سوخت مصرفی در هر هزار تن - کیلومتر ( بر حسب کانتینر ۲۰ فوتی TEU)
دریایی	۲/۵	۸۷
لوله ای	۳	۱۰۲
ریلی	۱۰	۳۴۱
جاده ( تریلر )	۲۵	۸۵۳
جاده ( کامیون ده تن )	۴۰	۱۳۶۴
هوایی	۲۲۰	۷۲۶۶

مأخذ : حمل و نقل دریایی - دکتر صفارزاده ص ۸۳

جهت صادرات محصولات خود بهره بجویند ، رشد اقتصادی چشمگیری برای اقتصاد ملی خود به ارمغان خواهند آورد .  
 از آنجا که صادرات نفت و مواد نفتی و درآمدهای حاصل از آن همواره دستخوش تغییرات و ناپایداری هستند لذا کشوری مانند ایران با چرخش اقتصاد خود به سمت اقتصاد چند محصولی و صادرات غیر نفتی می تواند نسبت به ارتقاء سهم خود از بازارهای بین المللی اقدام نماید . با توجه به کلیه مواهب خدادادی و دسترسی به آب های آزاد و امکان بهره جستن از حمل و نقل دریایی از شمال به جنوب و دسترسی به نیروهای متخصص و متعهد می تواند به تولید و صادرات کالاها و خدماتی با مزیت نسبی که پس از حمل نیز این مزیت حفظ گردد - که پیشتر به مواردی چند از آن ها اشاره شد - پرداخته و سپس اقدام به صادرات آن ها نماید . در این راه ناوگان حمل و نقل دریایی به دلایل زیر می تواند به توسعه ی صادرات غیر نفتی کمک نماید :

• تأثیر بر کیفیت و هزینه تمام شده ی کالاها و خدمات:

۱. به دلیل پایین بودن هزینه ی حمل و نقل کالاها و خدمات
۲. به دلیل تسهیل در جابجایی عوامل تولید و تاثیر بر بهای تمام شده آن ها که هم بر قیمت تمام شده محصول و هم بر بهره وری کل عوامل تولید (TFP) موثر است .

• تأثیر بر بهره وری کل عوامل تولید :

۱. که سبب رشد اقتصادی خواهد شد .
۲. سبب کاهش هزینه های تولید و افزایش قدرت رقابت پذیری تولید کنندگان و صادرکنندگان بازارهای جهانی از طریق کاهش سطح قیمت ها ، کاهش هزینه های متوسط تولید و افزایش سودآوری حاصل از ارائه ی محصولات تولیدی می گردد و موجب افزایش کیفیت محصولات گردیده و همین امر تأثیر بسیاری بر افزایش تقاضا و توان رقابتی محصولات داخلی در بازارهای بین المللی خواهد داشت . [۷]

• انتقال تکنولوژی و فن آوری از طریق جابجایی و انتقال ماشین آلات و دستگاههای فوق سنگین با هزینه های مناسب امکانپذیر می سازد :

زیرا نوآوری موتور پیشرفت فن آورانه است و فن آوری نیز محصول کارخانه تحقیق و توسعه و از مهمترین عوامل تولید می باشد که نقش مهمی در TFP دارد چرا که موجب بهره گیری کارآمدتر از منابع داخلی و جذب فن آوری پیشرفته خارجی می شود و از جمله عوامل تولیدی است که به واسطه جابجایی میان ملل مختلف می تواند موتور محرکه تولیدات با کیفیت تر و مقرون به صرفه تر باشد . در این میان کشتی های

۶- مزیت به لحاظ دارا بودن کمترین اثرات مخرب زیست محیطی :

تاثیرات سامانه	آلودگی زمینی	آلودگی خاک	آلودگی آب	آلودگی هوا	سر و صدا و ارتعاش	متفرقه
حمل و نقل جاده ی	شدید	شدید	متوسط	شدید	شدید	شدید
حمل و نقل ریلی	شدید	شدید	متوسط	متوسط	شدید	شدید
حمل و نقل هوایی	متوسط	کم	کم	متوسط	شدید	متوسط
حمل و نقل آبی	کم	کم	شدید	کم	کم	کم

مأخذ : حمل و نقل دریایی - دکتر صفارزاده ص ۸۳

مزیت های بر شمرده سبب گردیده است که در دهه های اخیر هم بر ابعاد کشتی ها و هم تعداد آن ها افزوده شود ضمن آنکه ترافیک دریایی نیز به دلایل زیر رو به افزایش است :  
 - افزایش استخراج مواد معدنی و انرژی به دلیل افزایش نیاز آمریکای شمالی ، اروپا و ژاپن به علت توسعه اقتصادی  
 - توسعه فن آوری در شناورها و ساخت شناورهای با ظرفیت های بسیار بالا که سبب تسهیل حمل و نقل و کاهش هزینه ها شده است .  
 - پایین بودن هزینه های حمل و نقل دریایی و نیز استفاده روز افزون از کانتینر که سبب تسهیل ، تسریع و کاهش هزینه های حمل و نقل دریایی شده است .  
 - نوآوری های ایجاد شده فراوان در امکانات بندری و پایانه های دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری کالا که سبب افزایش سرعت و کاهش هزینه ها ( مانند هزینه ماندن کشتی در بندرگاه ) گردیده است .

از آنجا که بالغ بر ۹۰٪ حجم تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت میگیرد و این تجارت چیزی جز صادرات و واردات کالاها ی تولیدی در سطح جهان نیست نمی توان نقش و اهمیت حمل و نقل دریایی در توسعه صادرات میان کشورها و حتی صادرات بین قاره ای را نادیده گرفت علی الخصوص که از زمان آغاز اقتصاد مدرن ، مبحث تعیین معیارهای زندگی با توجه به بازرگانی صورت گرفته است و مطالعات تجربی بسیاری نشان از ارتباط تنگاتنگ تجارت و رشد دارند ، اهمیت حمل و نقل دریایی در رشد و توسعه اقتصادی کشورها غیر قابل اغماض است و کشورهایی که بتوانند بر اساس مزیت های خود تولید نمایند و از مزیت حمل و نقل دریایی به

غول آسا می توانند نقشه مهمی در جابجایی سرمایه های فیزیکی مدرن و پیشرفته دنیا داشته باشند .

### جایگاه حمل و نقل دریایی در تجارت ایران :

مطابق آمار ارائه شده از سوی گمرک کشور ، در طی دوره ده ساله ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ به طور میانگین ۹۴٪ از کل واردات و حدود ۸۱٪ از کل صادرات کشور بر حسب تناژ و ۵۰٪ از کالاهای صادراتی و ۷۲٪ از کالاهای وارداتی از نظر ارزش از طریق دریا جابجا شده است . و این بدین معنی ست که سهم سایر وسایل حمل و نقل عمومی از تناژ کالاهای وارداتی ۶٪ و از صادرات ۱۹٪ است و از نظر ارزش نیز ۵۰٪ از سهم صادرات و ۲۸٪ از سهم واردات مربوط به سایر شیوه های حمل و نقل است . اما شاید درصد تناژ و ارزش نتواند معیار دقیقی از میزان وابستگی اقتصاد کشور به روش حمل و نقل دریایی باشد . لذا برای تعیین این وابستگی از عاملی با عنوان «فاکتور وابستگی به حمل و نقل دریایی»<sup>۱</sup> که نشان دهنده ی سهم ارزش کالاهای صادراتی و وارداتی از طریق دریا در تولید ناخالص داخلی کشور است ، استفاده می کنیم واز تقسیم مجموع ارزش کالاهایی که از طریق یک بندر یا همه بنادر یک کشور در یک دوره زمانی تخلیه و بارگیری شده اند به تولید ناخالص داخلی در همان دوره زمانی به درصد حاصل می شود . محاسبه ی این فاکتور در سال ۱۳۸۳ رقمی معادل ۳۷٪ را نشان می دهد که برای کشور ، حکایت از نقش ۳۷ درصدی حمل و نقل دریایی در GDP کل کشور دارد یا به عبارتی ۳۷ درصد تولید ناخالص داخلی کشور وابسته به بنادر و کشتیرانی است . این رقم با توجه به اندازه اقتصاد ایران رقم قابل توجهی است و نشان دهنده ی منحصر به فرد بودن روش حمل و نقل دریایی در اقتصاد کلان کشور دارد .

جدول زیر MDF چند کشور را در سال ۲۰۰۳ را نشان می دهد :

MDF	کشور
۶۲٪	فیلیپین
۴۳٪	اندونزی
۳۶٪	چین
۱۴٪	آمریکا و کانادا
۱۲٪	اتحادیه اروپا

مأخذ : اقتصاد حمل و نقل دریایی ، محمد علی حسن زاده ، ص ۳۴۴

با توجه به این که هر چه اقتصاد یک کشور بزرگتر و پیچیده تر باشد ، مسلماً وابستگی به یک از شیوه های حمل ، ( در اینجا حمل و نقل دریایی ) به دلیل تنوع روش های حمل و نقل کمتر خواهد بود . اما ملاحظه می شود که کشورهایی چون اندونزی و چین با وسعت و جمعیت بسیار ، از نظر شاخص MDF بالاتر از ایران قرار دارند .

گر چه شاخص MDF رقم مناسبی را برای اقتصاد ایران نشان می دهد باید دانست که این شاخص واردات و صادرات ( نفتی و غیرنفتی ) دریایی را به طور کلی در نظر می گیرد اما می توان از مقایسه آن و آمار و ارقام مربوط به صادرات دریایی ایران نتیجه گرفت که بخش عمده ای از این شاخص به واردات دریایی مربوط است و باز می توان نتیجه گرفت که هنوز ظرفیت های خالی در بخش دریایی وجود دارد که می تواند در خدمت صادرات ایران به ویژه صادرات غیر نفتی قرار گیرد و نیازهای منطقه ای و حتی جهانی در بخش هایی که ایران زمانی در آن ها سرآمد دنیا بوده است از قبیل فرش ، پسته، زعفران، خاویار، چرم ، صنایع دستی ، کفش ، مواد معدنی را مرتفع سازد و صادرات مصالح ساختمانی ، میوه و تره بار ، خودرو و را رونق بیشتری بخشد و حتی بتواند زمینه ساز صادرات توریسم ، خدمات انسانی و فنی و مهندسی و ماشین آلات سبک و سنگین و ... نیز باشد .

### جمع بندی و نتیجه گیری :

امروزه نه تنها حمل و نقل به عنوان زیر بنای توسعه تلقی می گردد بلکه به عنوان صنعتی به آن نگریسته می شود که می تواند علاوه بر نقش مهم و کارآمد در باروری امکانات و استعدادها بالقوه جامعه از طریق جابجایی بار و مسافر ، درآمد زایی و سود آوری بالایی برای اقتصاد ملی به همراه داشته باشد این صنعت مهم به چهار زیر بخش جاده ای ، ریلی ، دریایی و هوایی تقسیم می گردد که در این میان حمل و نقل دریایی به دلیل بر عهده گرفتن بیش از ۹۰٪ از حجم معاملات بین الملل ، سهم بسزایی در پیشرفت و رشد و توسعه اقتصاد بین المللی ایفا می کند . طبق گزارش انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) در نه ماهه منتهی به سپتامبر ۲۰۰۹ حجم بار هوایی در جهان ۱۶/۴ درصد کاهش داشته است که بخشی از آن ناشی از رکود اقتصادی و بخش عمده ای از آن ناشی از انتقال بار به بخش حمل و نقل دریایی بوده است . سازندگان بسیاری از کالاهای لوکس و گرانبه نظیر رایانه های کیفی و یا بسیاری از سازندگان افزارهای پزشکی نظیر اسمیتز مدیکال که زمانی محصولات خود را با هواپیما جابه جا می کردند ، از ترابری هوایی به سمت ترابری دریایی روی آورده اند چرا که هزینه حمل توسط کشتی سبب ارزانتر شدن محصولاتشان برای خریداران می شود و در نتیجه با تقاضای بازار بیشتری مواجه می شوند . تعویض شیوه ی حمل بار پدیده ی جدیدی نیست و یکی از ارکان مدیریت نوین زنجیره ی عرضه برای کاستن از هزینه ها است (Containerisation International) از آنجا که صادرات به ویژه صادرات غیر نفتی موتور محرکه تجارت بین المللی تلقی می شود و رشد آن نیازمند اقتصادی باز و

<sup>1</sup> Maritime Dependency Factor (MDF)

تجارتی آزاد می باشد ، تولید و صادرات کالاهای با مزیت نسبی و برداشتن موانع تجارت از پیش روی صادرکنندگان این بخش ، و تاثیر بر بهره وری کل عوامل تولید و به واسطه ی آن پایین آمدن هزینه تمام شده کالاهای تولیدی سهم هر کشوری را در عرصه ی اقتصاد بین الملل تثبیت نموده و ارتقاء می بخشد .

حمل و نقل دریایی به دلیل مزایایی که نسبت به سایر روشهای حمل و نقل دارد می تواند در مقیاس کلان و با صرفه اقتصادی و در مسافت های طولانی ضمن دور زدن بسیاری از موانع تجاری ، طبیعی ، مزایای نسبی کالاهای تولیدی را محفوظ نگه داشته و حملی ایمن و آسان و کم خطر و مقرون به صرفه را به همراه داشته باشد . ضمن اینکه در چرخه ی اقتصادی به دلیل توانایی در حمل کالاهای سرمایه ی و منطبق با تکنولوژی روز دنیا ، می تواند زمینه ساز تولید کالاهای با کیفیت تر و قابل رقابت در بازار جهانی باشد و به واسطه ی جابجایی مسافر و نیروی انسانی ، می تواند نیروی انسانی ماهر و نیمه ماهر را به سایر سرزمینها صادر نماید و بدین ترتیب به GDP کل کشور اضافه نماید .

جمهوری اسلامی ایران نیز ضمن بهره مندی از موهبت دسترسی به آب های آزاد بین المللی ، دارا بودن بنادر کوچک و بزرگ ، قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی شمال به جنوب و دارا بودن همسایگانی با پتانسیل بالا جهت صادرات و سرمایه گذاری می تواند با حل مشکلات صادر کنندگان و تجهیز ناوگان حمل و نقل دریایی و حمل و نقل چند وجهی و تجهیز بنادر ، بازارهای از دست رفته ی صادراتی خود را باز پس ستانده و بازارهای جدیدی برای محصولات جدید خلق نماید .

به این شیوه یک تولید کننده ایرانی می تواند یک صادر کننده ایرانی باشد چرا که می تواند یا مواد اولیه و یا تکنولوژی ساخت محصول خود را با هزینه ی محدود بوسیله کشتی های غول پیکر وارد نماید ، محصولی با کیفیت و با هزینه تمام شده پایین تولید نموده و مجدداً از طریق دریا صادر نماید . و بدین ترتیب ضمن افزایش بهره وری مزیت نسبی در تولید محصولات خود ایجاد نماید .

#### مراجع :

- [ ۱ ] حسن زاده محمدی ، محمد علی ، اقتصاد حمل و نقل دریایی ، نشر آرامش ، تهران ، ۱۳۹۰
- [ ۲ ] پراکاش گاور ، برنامه ریزی بندری از دیدگاه اقتصادی ، ترجمه یوسف غربالی مقدم ، انتشارات اسرار دانش ، ۱۳۸۷
- [ ۳ ] صفار زاده ، محمود و همکاران ، حمل و نقل دریایی ، انتشارات اسرار دانش ، سازمان بنادر و کشتیرانی ، چاپ دوم ، ۱۳۸۸
- [ ۴ ] سوری ، حسن ، برنامه پنجم تحول در ساختار اقتصادی ، ماهنامه پیام دریا ، شماره ۱۹۳ ، تیرماه ۱۳۸۹
- [ ۵ ] ماهنامه بندر و دریا - شماره ۱۷۸ - فروردین و اردیبهشت ۹۰
- [ ۶ ] ماهنامه اقتصاد ایران ، مرداد ۸۹ ، رقابت بخش های اقتصادی در توسعه صادرات غیر نفتی ، گام های شکوفایی
- [ ۷ ] الیزابت سلطانی ، ماهنامه بررسی مسائل و سیاستهای اقتصادی ، شماره ۹۵ و ۹۶ مهر آبان ۸۸
- [ ۸ ] لجستیک شمال و جنوب ، نشریه تخصصی بنادر ، سال دوم ، شماره ۱۳ ، تیرماه ۹۰
- [ ۹ ]