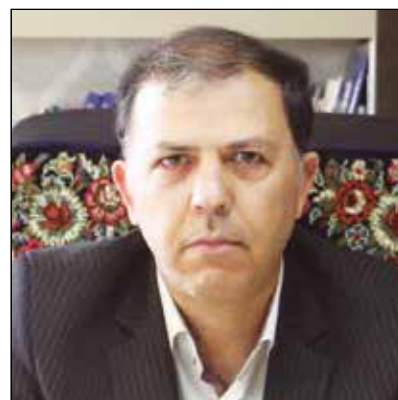


ایجاد بندر خشک در استان کرمان

ویژگی‌ها و مختصات بندر خشک و توجیه اقتصادی و ژئوپلیتیکی آن



دکتر محمد رضا وحیدی

رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان کرمان



دکتر مهرداد محمدی سلیمانی

معاون آمار و اطلاعات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان کرمان

/// مقدمه

در ایران آنچه به‌عنوان بندر خشک شناخته می‌شود، گاه با عناوین دیگری نظیر مراکز لجستیک یا پایانه کانتینری نیز معرفی می‌گردد. این واژگان هرچند در جزئیات و کارکرد ممکن است تفاوت‌هایی داشته باشند، اما در ادبیات برنامه‌ریزی و توسعه لجستیک کشور، اغلب به مراکزی اشاره دارند که نقش کلیدی در جمعیت، توزیع و اتصال مدهای مختلف حمل‌ونقل ایفا می‌کنند. بندر خشک با انتقال بخشی از فعالیت‌های عملیاتی از بندر ساحلی به مناطق داخلی کشور، نقش مهمی در کاهش تراکم بندر اصلی و افزایش ظرفیت بهره‌برداری از آن‌ها ایفا می‌کنند. همچنین با تسریع در فرایند تخلیه، بارگیری، نگهداری و ترخیص کالا، منجر به کاهش زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شوند. از دیگر مزایای کلیدی بندر خشک می‌توان به کاهش تصادفات جاده‌ای از طریق کاهش سفرهای طولانی جاده‌ای و همچنین کاهش مصرف سوخت و آلودگی‌های محیط زیستی اشاره کرد. این بندر با ایجاد تعادل در توزیع جغرافیایی مراکز حمل‌ونقل، دسترسی به مناطق کمتر برخوردار را تسهیل کرده و زمینه توسعه اقتصادی و اشتغال‌زایی در نواحی داخلی کشور را فراهم می‌کنند. علاوه بر این، بندر خشک به دلیل هزینه پایین‌تر زمین و نگهداری در مقایسه با بندر ساحلی، مقرون به‌صرفه‌تر هستند و می‌توانند با ارائه خدمات پیشرفته‌ای نظیر انبارداری، بسته‌بندی، ترخیص سریع، حمل ترکیبی و پردازش اطلاعات تجاری، به‌عنوان مراکز لجستیک چندمنظوره ایفای نقش کنند. مجموع این مزایا، می‌تواند بندر خشک را به یکی از عناصر کلیدی در بهینه‌سازی زنجیره تأمین و تقویت زیرساخت‌های تجاری کشور تبدیل کند. مفهوم بندر خشک در ایران نخستین بار در دهه ۱۳۴۰ مطرح شد، اما تا سال‌ها این ایده در مرحله طرح باقی ماند و بهره‌برداری عملی از آن صورت نگرفت. پس از انقلاب اسلامی، توجه سیاست‌گذاران به موضوع بندر خشک افزایش یافت و در سال ۱۳۸۹ با تصویب‌نامه‌ای از سوی دولت (آیین‌نامه مورخ ۲۴/۵/۱۳۸۹ به شماره ۱۱۴۳۰۹ ت ۴۴۷۵۶ ن

با عنوان استقرار گمرکات در بنادر خشک)، نخستین گام رسمی برای استقرار گمرکات در بندر خشک برداشته شد. در ادامه، موضوع بندر خشک در برنامه پنجم توسعه، اسناد لجستیکی و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی نظیر ESCAP نیز مورد توجه قرار گرفت و به‌تدریج به‌عنوان بخشی از سیاست‌های کلان لجستیکی کشور تثبیت شد. در سال ۱۳۹۳، در اجرای ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجم توسعه، چارچوب قانونی برای تأسیس این مراکز با تصویب آیین‌نامه تأسیس و بهره‌برداری از بندر خشک در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ایجاد شد. در همین راستا، با هدف فراهم‌سازی چارچوب اجرایی برای قوانین یاد شده و با توجه به‌ضرورت توسعه بندر خشک یکپارچگی در جانیایی، احداث و بهره‌برداری از انواع مراکز لجستیک، همچنین ایجاد وحدت رویه در صدور مجوز تأسیس و بهره‌برداری این مراکز، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در سال ۱۳۹۷، سند مراکز لجستیک کشور را تصویب کرد. این سند که جایگزین آیین‌نامه پیشین تأسیس و بهره‌برداری از بندر خشک است، نخستین گام رسمی در راستای شکل‌گیری ساختار اجرایی برای توسعه و مدیریت مراکز لجستیکی است. در ادامه این روند، مطالعات طرح آمایش مراکز

لجستیک کشور توسط وزارت راه و شهرسازی (دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل) انجام شد و در قالب سند رسمی به تصویب رسید. هدف این مطالعات، تعیین مکان‌های بهینه برای احداث مراکز لجستیک و تعیین کارکرد آن‌ها بر اساس نوع فعالیت (شهر لجستیک، دهکده لجستیک و پارک لجستیک) بود. همچنین، شاخص‌هایی نظیر ظرفیت بار قابل پردازش، میزان دسترسی به شبکه حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی، اتصال به شبکه ریلی و جاده‌ای و بهره‌وری منطقه‌ای، به‌عنوان مبنای تعیین جایگاه و نقش هر مرکز در این طرح در نظر گرفته شده‌اند. از میان مناطق منتخب در مطالعات آمایش مراکز لجستیک کشور، تهران، سیرجان، یزد، مشهد، سرخس و تبریز به‌عنوان شش مرکز نقطه کلیدی با سطوح عملکردی متفاوت در شبکه لجستیکی کشور شناسایی شده‌اند؛ تهران در قالب (مرکز لجستیک آپرین) به‌عنوان شهر لجستیک و سیرجان با محوریت منطقه ویژه اقتصادی سیرجان و یزد با تمرکز بر بندر خشک پیشگامان یزد و مشهد با تمرکز بر ایستگاه راه‌آهن شهید مطهری و تبریز با محوریت منطقه ویژه اقتصادی سهلان به‌عنوان دهکده لجستیک و منطقه ویژه اقتصادی سرخس به‌عنوان مرکز لجستیک مرزی تعریف شده‌اند، شکل شماره (۱).



شکل شماره (۱) | جانیایی شش بندر خشک منتخب و بندر شهید رجایی در شبکه ریلی خاورمیانه

تعریف و ویژگی‌های بندر خشک

بندر خشک (Dry Port) یک پایانه لجستیکی داخلی است که به‌منظور کاهش ازدحام بنادر دریایی، تسریع فرایندهای گمرکی و بهبود دسترسی مناطق داخلی به شبکه تجارت جهانی طراحی شده‌اند. ویژگی‌های اصلی بندر خشک شامل اتصال چندوجهی، ارائه خدمات گمرکی در محل و زیرساخت‌های پیشرفته لجستیکی است که امکان مدیریت کارآمد کالاها را فراهم می‌کنند. طبق تعریف کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه (UNESCAP)، بندر خشک یک مرکز داخلی است که خدمات گمرکی، انبارداری و توزیع کالا را ارائه می‌دهد و به‌عنوان یک گره لجستیکی در زنجیره تأمین عمل می‌کند. بندر خشک (Dry Ports) به‌عنوان مراکز لجستیکی داخلی که از طریق شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای به بنادر دریایی متصل هستند، به یکی از اجزای کلیدی زیرساخت‌های لجستیکی مدرن تبدیل شده‌اند. این مراکز با هدف کاهش فشار بر بنادر ساحلی، بهبود کارایی زنجیره تأمین و تقویت حمل‌ونقل چندوجهی طراحی شده‌اند. با افزایش حجم تجارت جهانی که از ۱۲ میلیارد تن در سال ۲۰۱۰ به بیش از ۲۰ میلیارد تن در سال ۲۰۲۳ رسیده، بنادر ساحلی

در بسیاری از مناطق با محدودیت‌های ظرفیتی مواجه شده‌اند. بنادر خشک با ارائه خدماتی مانند انبارداری، ترخیص گمرکی، بسته‌بندی و توزیع، به کاهش ازدحام، بهبود جریان کالاها و کاهش هزینه‌های لجستیکی کمک می‌کنند. این مراکز همچنین با ترویج حمل‌ونقل پایدار و کاهش اثرات زیست‌محیطی، نقش مهمی در تحقق اهداف توسعه پایدار سازمان ملل (SDGS)، بویژه در زمینه‌های صنعت، نوآوری و زیرساخت و اقدام برای اقلیم ایفا می‌کنند.

مهم‌ترین ویژگی‌های بندر خشک عبارتند از:

- **اتصال چندوجهی:** استفاده از حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای یا ترکیبی برای اتصال به بنادر ساحلی،
- **خدمات گمرکی:** انجام فرایندهای ترخیص کالا، بازرسی و مستندسازی در داخل کشور،
- **انبارداری و ذخیره‌سازی:** ارائه امکانات انبارداری برای کالاهای وارداتی و صادراتی،
- **کاهش ازدحام بنادر ساحلی:** انتقال بخشی از فعالیت‌های بندری به مناطق داخلی،

اهمیت اقتصادی بندر خشک

بندر خشک با کاهش هزینه‌های لجستیکی و بهبود کارایی زنجیره تأمین، تأثیرات اقتصادی قابل‌توجهی دارند. بنادر ساحلی در بسیاری

از مناطق جهان با ازدحام کانتینرها، تأخیر در ترخیص کالا و هزینه‌های بالای انبارداری مواجه هستند. بنادر خشک با انتقال عملیات گمرکی و لجستیکی به مناطق داخلی، این مشکلات را کاهش می‌دهند. بر اساس مطالعات، توسعه بنادر خشک می‌تواند هزینه‌های لجستیکی را تا ۲۰ درصد و زمان ترخیص کالا را تا ۳۰ درصد کاهش دهد. این کاهش هزینه‌ها به افزایش رقابت‌پذیری تولیدکنندگان و کاهش قیمت تمام‌شده برای مصرف‌کنندگان منجر می‌شود. بنادر خشک همچنین با ایجاد خوشه‌های لجستیکی و صنعتی، فرصت‌های شغلی متعددی در مناطق داخلی ایجاد می‌کنند. این مراکز با جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، زیرساخت‌های لجستیکی و صنعتی را تقویت می‌کنند و به توسعه اقتصادی مناطق دور از سواحل کمک می‌کنند. برای مثال، بنادر خشک در اروپا و آسیا با ایجاد مراکز لجستیکی، بیش از ۱۰ هزار فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم در مناطق داخلی ایجاد کرده‌اند. این موضوع به کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای و توزیع متوازن‌تر منابع اقتصادی کمک می‌کند. علاوه بر این، بنادر خشک با کاهش زمان توقف کالاها در بنادر ساحلی، هزینه‌های نگهداری و انبارداری را کاهش می‌دهند و جریان نقدینگی را در زنجیره تأمین بهبود می‌بخشند.

نقش بندر خشک در حمل‌ونقل چندوجهی

حمل‌ونقل چندوجهی که ترکیبی از روش‌های حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و دریایی است، یکی از مؤلفه‌های کلیدی توسعه پایدار لجستیک است. بنادر خشک با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم برای انتقال یکپارچه کالاها بین این روش‌ها، نقش محوری در این فرایند دارند. این مراکز با ایجاد پایانه‌های لجستیکی مجهز، امکان جابه‌جایی سریع و کارآمد کالاها را فراهم می‌کنند و وابستگی به حمل‌ونقل جاده‌ای را کاهش می‌دهند. بر اساس مطالعات، بنادر خشک می‌توانند سهم حمل‌ونقل ریلی در زنجیره تأمین را تا ۳۰ درصد افزایش دهند که این امر به کاهش هزینه‌ها و بهبود کارایی لجستیکی منجر می‌شود.



دویسبورگ در آلمان



بنادر خشک با انتقال بخشی از فعالیت‌های عملیاتی از بنادر ساحلی به مناطق داخلی کشور، نقش مهمی در کاهش تراکم بنادر اصلی و افزایش ظرفیت بهره‌برداری از آن‌ها ایفا می‌کنند. همچنین با تسریع در فرایند تخلیه، بارگیری، نگهداری و ترخیص کالا، منجر به کاهش زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شوند. از دیگر مزایای کلیدی بنادر خشک می‌توان به کاهش تصادفات جاده‌ای از طریق کاهش سفرهای طولانی جاده‌ای و همچنین کاهش مصرف سوخت و آلودگی‌های محیط زیستی اشاره کرد.

مزایای زیست‌محیطی بنادر خشک

بنادر خشک با ترویج حمل‌ونقل ریلی و کاهش وابستگی به حمل‌ونقل جاده‌ای، اثرات زیست‌محیطی قابل‌توجهی دارند. حمل‌ونقل جاده‌ای مسئول بخش عمده انتشار گازهای گلخانه‌ای در صنعت حمل‌ونقل است، درحالی‌که حمل‌ونقل ریلی تا ۷۵ درصد دی‌اکسید کربن کمتری تولید می‌کند. بنادر خشک با انتقال عملیات لجستیکی به مناطق داخلی و استفاده از راه‌آهن برای جابه‌جایی کالاها، تعداد سفرهای کامیونی را کاهش می‌دهند. برای مثال، توسعه بنادر خشک در اروپا توانسته سالانه میلیون‌ها تن انتشار دی‌اکسید کربن را کاهش دهد که این امر به تحقق اهداف توافق‌نامه پاریس کمک کرده است.

اهمیت استراتژیک در تجارت بین‌المللی

بنادر خشک با تقویت زیرساخت‌های لجستیکی، نقش مهمی در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کنند. با افزایش حجم تجارت جهانی، بنادر ساحلی در بسیاری از مناطق با محدودیت‌های ظرفیتی مواجه شده‌اند. بنادر خشک با انتقال عملیات لجستیکی به مناطق داخلی، ظرفیت بنادر ساحلی را آزاد می‌کنند و به تسریع جریان کالاها در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی کمک می‌کنند؛ برای مثال، بنادر خشک در اروپا و آسیا با اتصال به کریدورهای ترانزیتی مانند کریدور ترانس-سیبری و کمربند - جاده (BRI)، توانسته‌اند زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل را به‌طور قابل‌توجهی کاهش دهند.

تأثیر بنادر خشک بر توسعه مناطق داخلی

بنادر خشک با ایجاد مراکز لجستیکی در مناطق داخلی، به کاهش نابرابری‌های

منطقه‌ای و توسعه اقتصادی این مناطق کمک می‌کنند. در بسیاری از کشورها، مناطق ساحلی به دلیل دسترسی به بنادر دریایی، از توسعه اقتصادی بیشتری برخوردارند، درحالی‌که مناطق داخلی از این مزایا محروم هستند. بنادر خشک با ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و صنعتی در مناطق داخلی، این شکاف را پر می‌کنند.

تجربه بنادر خشک در جهان و ایران

بنادر خشک به‌عنوان مراکز لجستیکی کلیدی، نقشی حیاتی در بهبود کارایی زنجیره‌های تأمین جهانی ایفا می‌کنند. این مراکز با اتصال مناطق داخلی به بنادر ساحلی از طریق شبکه‌های ریلی و جاده‌ای به کاهش ازدحام بنادر، بهبود حمل‌ونقل چندوجهی و کاهش هزینه‌های لجستیکی کمک کرده‌اند. تجربه‌های موفق جهانی مانند بنادر خشک دویسبورگ در آلمان، مادرید در اسپانیا، خورگوس در قزاقستان و لات کرابانگ در تایلند نشان‌دهنده پتانسیل بالای این مراکز در تقویت تجارت بین‌المللی و توسعه اقتصادی مناطق داخلی است. سابقه ایجاد بنادر خشک در ایران به دهه‌های گذشته بازمی‌گردد، زمانی که نیاز به کاهش فشار بر بنادر ساحلی و بهبود کارایی سیستم حمل‌ونقل احساس شد. این مفهوم ابتدا در دهه ۱۳۶۰ و در شرایط جنگ ایران و عراق مطرح شد، زمانی که بنادر ساحلی مانند بندرعباس به دلیل آسیب‌پذیری در برابر حملات، با چالش‌های عملیاتی مواجه بودند. در این دوره، بندر خشک سیرجان به‌عنوان پس‌کرانه بندر شهید رجایی ایجاد شد تا کالاها از طریق ریل به مناطق داخلی منتقل شوند و از آسیب‌های احتمالی

محافظت شوند. با این حال، توسعه عملی بنادر خشک در ایران تا دهه ۱۳۹۰ به دلیل محدودیت‌های مالی، زیرساختی و قانونی پیشرفت محدودی داشت.

نقاط عطف تاریخی شکل‌گیری بنادر خشک در ایران به‌طورکلی عبارتند از:

- دهه ۱۳۶۰؛ آغاز ایده بنادر خشک: در این دوره، بندر خشک سیرجان به‌عنوان یکی از اولین نمونه‌های بنادر خشک در ایران ایجاد شد. این بندر با هدف پشتیبانی از بندر شهید رجایی و انتقال کالاها به مناطق داخلی از طریق راه‌آهن راه‌اندازی شد.

- دهه ۱۳۷۰؛ مطالعات اولیه برای توسعه: در این دهه، مطالعات اولیه برای ایجاد بنادر خشک در شهرهای بزرگ مانند تهران، یزد و مشهد آغاز شد.

- دهه ۱۳۸۰؛ تجدید علاقه به بنادر خشک: با افزایش حجم تجارت خارجی ایران و فشار بر بنادر ساحلی، نیاز به بنادر خشک بار دیگر مورد توجه قرار گرفت.

- سال ۱۳۹۳؛ آیین‌نامه اجرایی بنادر خشک: تصویب آیین‌نامه اجرایی ایجاد و فعالیت بنادر خشک توسط وزارت راه و شهرسازی نقطه عطفی در توسعه این بنادر بود.

- سال ۱۴۰۴؛ تخفیفات کشتیرانی: شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۴ دستورالعملی برای ارائه تخفیفات ویژه برای تحویل بار در بنادر خشک صادر کرد. این اقدام به کاهش هزینه‌های لجستیکی و تشویق صاحبان کالا به استفاده از بنادر خشک کمک کرد.

با وجود پیشرفت‌های حاصل‌شده، بنادر خشک ایران با چالش‌های متعددی مواجه هستند؛ کمبود زیرساخت‌های ریلی



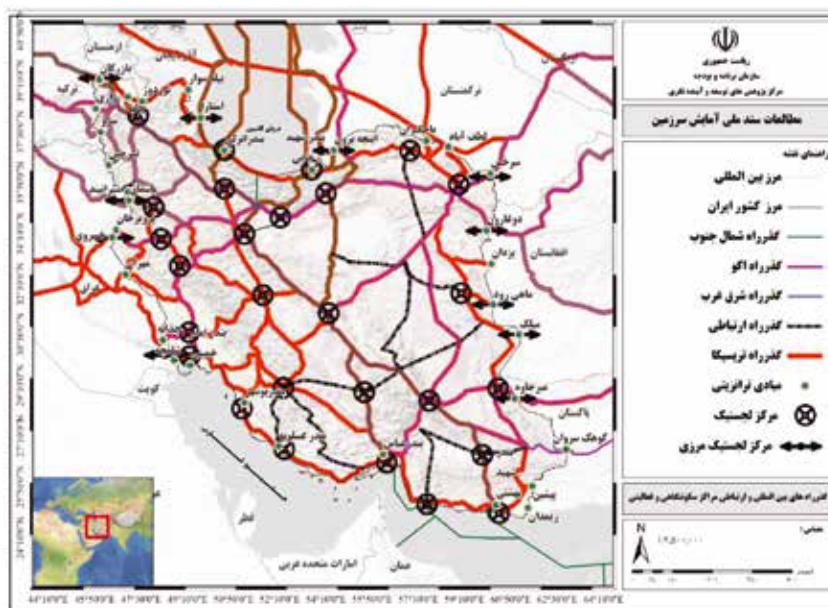
در ایران، فرایندهای بوروکراتیک پیچیده و نبود قوانین تشویقی، جذابیت سرمایه‌گذاری را کاهش داده و توسعه بندر خشک را کند کرده است. اقدامات پیشنهادی در این خصوص عبارتند از معافیت‌های مالیاتی و گمرکی، تسهیلات مالی، دیجیتالی‌سازی فرایندها، تدوین قوانین یکپارچه، حمایت از فناوری‌های سبز. این اقدامات می‌توانند سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را تا ۵۰ درصد افزایش دهند، فرایندهای گمرکی را تسریع کنند و بهره‌وری بندر خشک را بهبود بخشند.

پیشرفته، ناکافی بودن تجهیزات مدرن مانند جرثقیل‌های کانتینری و هماهنگی محدود بین دستگاه‌های اجرایی مانند گمرک، راه‌آهن و سازمان بندر و دریانوردی از جمله این چالش‌ها هستند. علاوه بر این، فقدان سرمایه‌گذاری کافی از بخش خصوصی و نبود مشوق‌های مالی جذاب، توسعه این بندر را کند کرده است. از سوی دیگر، فرصت‌هایی مانند موقعیت جغرافیایی استراتژیک ایران در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی (مانند کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب)، افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل چندوجهی و پتانسیل جذب سرمایه‌گذاری خارجی، می‌توانند توسعه بندر خشک را تسریع کنند.

جایگاه استان کرمان در توسعه بندر خشک

استان پهنور کرمان به‌عنوان مرکز پهنه

جنوب شرق کشور به دلیل قرارگیری در مسیر کریدورهای بین‌المللی مهمی چون کریدور شرق به غرب و جنوب به شمال و برخورداری از شبکه حمل‌ونقل چندوجهی از دیرباز نقش مهمی در تجارت و ترانزیت کالا ایفا نموده است؛ به‌نحوی که مطابق سند ملی آمایش سرزمین ایجاد و توسعه زیربناها و روندهای سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مراکز لجستیک (شهر، پارک و دهکده لجستیک) عرصه شرق کشور (جنوب - شمال) با اولویت پهنه‌های چابهار، ایرانشهر، بم، سیرجان، زاهدان، بیرجند، مشهد و بنجورد مصوب و نیز ایجاد مراکز لجستیک تخصصی کشاورزی، صنعتی و معدنی و چندملکردی متناسب با ظرفیت‌ها و پهنه‌های تولید کالا بر مبنای الگوی مطلوب استقرار فعالیت‌ها در استان پیشنهاد داده شده است، شکل شماره (۲).



شکل شماره (۲) جایگاه استان کرمان در نقشه مصوب مراکز لجستیک کشور

در بین مناطق پیشنهادی، سیرجان به دلیل برخورداری از شرایط مناسب و استقرار منطقه ویژه اقتصادی و مجاورت در خط سراسری راه‌آهن تهران - بندرعباس و اتصال ریلی به بندر شهید رجایی از ظرفیت عظیمی در استقرار بندر خشک برخوردار است. منطقه ویژه اقتصادی سیرجان بر اساس سند آمایش مراکز لجستیک کشور، در سطح دهکده لجستیک تعریف شده و به‌عنوان یکی از مراکز کلیدی پشتیبان تجارت و ترانزیت در جنوب شرق کشور شناخته می‌شود. این منطقه در بهمن‌ماه ۱۳۷۰ و بر اساس تبصره ۲۰ قانون برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران تأسیس شد و فعالیت عملیاتی خود را از شهریور ۱۳۷۲ با بهره‌برداری از تأسیسات گمرکی، انبارهای نگهداری کالا و فاز نخست تأسیسات زیربنایی آغاز کرد. منطقه ویژه اقتصادی سیرجان با مساحتی بالغ بر ۱۳۸۰ هکتار، در مجاورت راه‌آهن سراسری یزد - سیرجان - بندرعباس، جاده ترانزیت تهران - بندرعباس و فرودگاه بین‌المللی سیرجان واقع شده است و با هدف پشتیبانی از تولید داخلی، توسعه صادرات غیرنفتی، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، پردازش کالا و ترانزیت، جذب فناوری، ایجاد اشتغال مولد و تحرک در اقتصاد منطقه‌ای، تأسیس شده است.

ازجمله مزایای استقرار فعالیت‌های اقتصادی در این منطقه می‌توان به عدم نیاز به دریافت مجوزهای رایج از ادارات مختلف برای فعالیت‌های اقتصادی، عمرانی و خدماتی، معافیت‌های مالیاتی و گمرکی، تسهیل در واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات و امکان صادرات مجدد کالا اشاره کرد. همچنین وجود زیرساخت‌های مناسب ازجمله انبارهای

سرپوشیده و روباز، تأسیسات گمرکی، شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای و نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی، این منطقه را به یکی از قطب‌های مهم اقتصادی کشور تبدیل کرده است. لازم به ذکر است که مسافت ریلی منطقه ویژه اقتصادی سیرجان تا بندر شهید رجایی ۳۵۰ کیلومتر و مسیر جاده‌ای آن ۳۴۴ کیلومتر است. ازجمله زیرساخت‌های این منطقه می‌توان به فضای انبارش کانتینری ۴۰ هکتاری منطقه اشاره کرد که امکان ذخیره‌سازی و ساماندهی حجم قابل‌توجهی از کانتینرهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی را فراهم می‌آورد. این ظرفیت قابل‌توجه می‌تواند منطقه ویژه اقتصادی سیرجان را به یکی از مهم‌ترین مراکز پشتیبان لجستیک بنادر جنوبی کشور بویژه بندر شهید رجایی تبدیل کند. بهره‌برداری از این فضای انبارش در کنار دسترسی مستقیم به خطوط ریلی، تسهیلات گمرکی و وجود تأسیسات پشتیبانی، امکان اجرای عملیات ترکیبی، بارگیری مجدد و خدمات ارزش‌افزوده بر روی محموله‌های کانتینری را به‌طور مؤثر فراهم ساخته است، شکل شماره (۳).

در سال‌های اخیر، منطقه ویژه اقتصادی سیرجان با تمرکز بر توسعه زیرساخت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری، به رشد خود ادامه داده است. منطقه ویژه اقتصادی سیرجان همچنان به‌عنوان یک مرکز چندمنظوره در بخش‌های صنعت، تجارت و خدمات فعالیت می‌کند. این منطقه با معافیت از قانون کار، امکان ثبت شرکت با مشارکت خارجی و زیرساخت‌های پیشرفته، به یکی از الگوهای توسعه مناطق ویژه اقتصادی در ایران تبدیل شده است. نزدیکی به بندرعباس و بندر چابهار، اتصال به کریدور شمال - جنوب و قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم، سیرجان را به یک گره کلیدی در شبکه ترانزیتی ایران و منطقه تبدیل کرده است.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

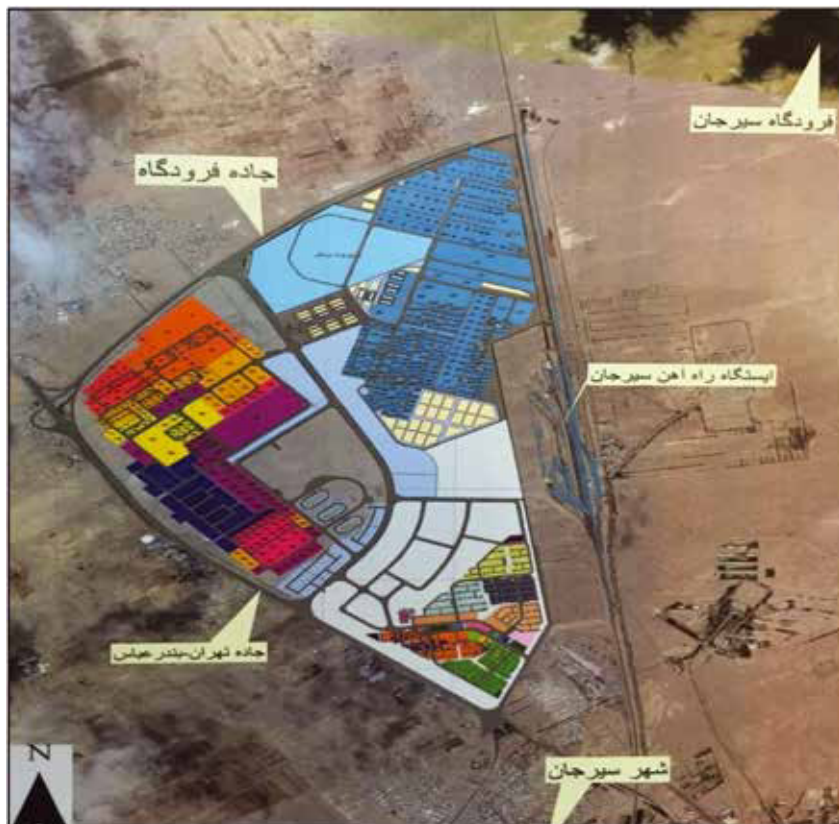
بنادر خشک به‌عنوان مراکز لجستیک چندمنظوره، پتانسیل بالایی برای بهبود

حمل‌ونقل چندوجهی، کاهش هزینه‌های لجستیک و تقویت جایگاه ایران در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی دارند. با این حال، چالش‌هایی مانند کمبود زیرساخت‌های ریلی، ناکافی بودن مشوق‌های قانونی و ضعف هماهنگی بین‌دستگاهی، مانع از تحقق کامل این پتانسیل شده‌اند. در ادامه، پیشنهادات کلیدی برای رفع این موانع و اقدامات عملی تشریح شده است. بنادر خشک برای کارایی به زیرساخت‌های حمل‌ونقل قوی بویژه شبکه ریلی وابسته‌اند. حمل‌ونقل ریلی نه تنها هزینه‌های لجستیک را کاهش می‌دهد، بلکه با افزایش ظرفیت جابه‌جایی کالا و کاهش اثرات زیست‌محیطی، پایداری بیشتری را تضمین می‌کند. در ایران، شبکه ریلی با مشکلاتی مانند ظرفیت محدود، فرسودگی ناوگان و پوشش ناکافی مواجه است؛ برای مثال، بندر خشک آپرین در

تهران با وجود موقعیت استراتژیک، به دلیل کمبود خطوط ریلی مستقیم به بنادر ساحلی مانند بندرعباس، نتوانسته به هاب لجستیک منطقه‌ای تبدیل شود. اقدامات پیشنهادی در این خصوص، توسعه خطوط ریلی جدید، نوسازی ناوگان ریلی، احداث پایانه‌های چندوجهی، مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) و اتصال به بنادر ساحلی است. این اقدامات می‌توانند زمان حمل‌ونقل را ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش دهند، هزینه‌های لجستیک را به استانداردهای جهانی (زیر ۱۰ درصد ارزش کالا) نزدیک و بنادر خشک را به مراکز رقابتی در منطقه تبدیل کنند.

اصلاح قوانین

فقدان مشوق‌های قانونی و مالی، یکی از موانع اصلی جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر خشک ایران است. در کشورهای پیشرو مانند آلمان و چین، دولت‌ها با ارائه



شکل شماره (۳) منطقه ویژه اقتصادی سیرجان و هم‌جواری با راه‌آهن سراسری، فرودگاه، آزاد راه بندرعباس - تهران و مراکز صنعتی و معدنی

معافیت‌های مالیاتی، یارانه‌های زیرساختی و تسهیلات گمرکی، بخش خصوصی را به مشارکت در پروژه‌های لجستیکی ترغیب می‌کنند. در ایران، فرایندهای بوروکراتیک پیچیده و نبود قوانین تشویقی، جذابیت سرمایه‌گذاری را کاهش داده و توسعه بنادر خشک را کند کرده است. اقدامات پیشنهادی در این خصوص عبارتند از معافیت‌های مالیاتی و گمرکی، تسهیلات مالی، دیجیتالی‌سازی فرایندها، تدوین قوانین یکپارچه، حمایت از فناوری‌های سبز. این اقدامات می‌توانند سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را تا ۵۰ درصد افزایش دهند، فرایندهای گمرکی را تسریع کنند و بهره‌وری بنادر خشک را بهبود بخشند.

هماهنگی بین دستگاهی

توسعه بنادر خشک نیازمند همکاری نزدیک بین نهادهای مختلف مانند وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک و مناطق آزاد است. در ایران، پراکندگی مسئولیت‌ها و نبود یک نهاد هماهنگ‌کننده مرکزی باعث موازی‌کاری، تضاد منافع و تأخیر در اجرای پروژه‌ها شده است؛ برای مثال، ناهماهنگی بین گمرک و اپراتورهای بنادر خشک، فرایندهای ترخیص کالا را زمان‌بر کرده است.

اقدامات پیشنهادی به شرح زیر می‌باشد:
ایجاد کارگروه ملی، الگوبرداری از کشورهای موفق، یکپارچه‌سازی فرایندهای گمرکی، تقویت

مناطق آزاد، شفاف‌سازی مسئولیت‌ها. هماهنگی بین‌دستگاهی می‌تواند زمان اجرای پروژه‌ها را تا ۴۰ درصد کاهش دهد و بهره‌وری عملیاتی بنادر خشک را بهبود بخشد. در این خصوص نقش و جایگاه استان کرمان از طریق تقویت منطقه ویژه اقتصادی سیرجان، به‌عنوان یکی از اولین و برجسته‌ترین مناطق ویژه اقتصادی ایران بسیار مهم و ضروری است. با این حال با وجود برخورداری از مزایای متعددی، چالش‌هایی نظیر محدودیت‌های ارزی، مشکلات ثبت سفارش و حذف برخی مزایا مانند ورود کالا بدون انتقال ارز، موانعی را برای توسعه بیشتر این منطقه ایجاد کرده است. نزدیکی به معدن گل‌گهر، بزرگ‌ترین معدن سنگ‌آهن خاورمیانه و دسترسی به منابع معدنی نظیر مس، گارنت و بنتونیت، سیرجان را به یکی از توجیه‌پذیرترین مناطق برای سرمایه‌گذاری در صنایع فولاد، کنسانتره سنگ‌آهن و گندله‌سازی تبدیل کرده است. این منطقه همچنین با ایجاد زیرساخت‌هایی نظیر شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، باسکول‌های الکترونیکی و بندر خشک، نقش مهمی در پشتیبانی از بنادر جنوبی کشور بویژه بندر شهید رجایی ایفا می‌کند. با این حال، مشکلات زیرساختی مانند کمبود منابع آب و خاموشی چاه‌های کشاورزی به



دلیل خشک‌سالی‌های اخیر و همچنین نیاز به بازنگری در قوانین و مقررات برای تسهیل بیشتر سرمایه‌گذاری، از جمله چالش‌هایی هستند که باید مورد توجه قرار گیرند. علاوه بر این، هماهنگی بیشتر بین دستگاه‌های اجرایی و مناطق ویژه اقتصادی برای رفع موانع گمرکی و مالیاتی می‌تواند به بهبود عملکرد این منطقه کمک کند. منطقه ویژه اقتصادی سیرجان با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود، توانسته است به‌عنوان یک قطب صنعتی و تجاری در جنوب ایران شناخته شود. این منطقه نه تنها به توسعه اقتصادی استان کرمان کمک کرده، بلکه با ایجاد فرصت‌های شغلی و تربیت نیروی انسانی ماهر، به تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی نیز یاری رسانده است. با این وجود، برای حفظ جایگاه رقابتی و افزایش جذابیت برای سرمایه‌گذاران، نیاز به برنامه‌ریزی‌های بلندمدت و رفع موانع موجود احساس می‌شود. تسهیل قوانین و مقررات گمرکی، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، مدیریت منابع آب، جذب سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پیشرفته، تقویت تعامل با دولت، توسعه آموزش و مهارت‌افزایی، تنوع‌بخشی به محصولات صادراتی، حمایت از صنایع کوچک و متوسط، ارتقای زیرساخت‌های دیجیتال، ارتقای جایگاه بین‌المللی از مهم‌ترین ضروریات‌های توسعه این منطقه به شمار می‌رود. لازم به ذکر است علاوه بر سیرجان شهرهای بم، کرمان و جیرفت نیز می‌توانند در آینده چنین نقشی ایفا نمایند. منطقه ویژه اقتصادی ارگ بم و موقعیت ویژه این منطقه در مجاورت خط راه‌آهن و کریدور شرق به غرب کشور و جایگاه ممتاز صنعتی آن در صورت اتصال آنتنی خط راه‌آهن کرمان- سیرجان می‌تواند نقش مهمی در توسعه این منطقه جهت ایفای نقش به‌عنوان بندر خشک در کشور ایفا نماید. همچنین جنوب استان با راه‌اندازی و توسعه منطقه ویژه اقتصادی جازموریان و بر اساس سند آمایش نقش مؤثری در مراکز لجستیک تخصصی از جمله کشاورزی می‌تواند ایفا نماید. III