

۱۵۳۵۳۱۹

تجربہ گزبردی

نویسنده:

همایون اسدی لنگرودی

سرشناسه	اسدی لنگرودی، همایون (۱۳۳۱)
عنوان و پدیدآور	ترابری گذربردی/نویسنده: همایون اسدی لنگرودی
مشخصات نشر	تهران: نور علم.
مشخصات ظاهری	۳۳۷ص: مصور، جدول، نمودار.
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۱۶۹-۲۵۱-۲
وضعیت فهرست‌نویسی	براساس اطلاعات فیبا (فهرست‌نویسی پیش از انتشار).
موضوع	حمل و نقل - گذربری.
موضوع	ترابری - راه های تجاری.
موضوع	ترابری - مدیریت.
شناسه افزوده	اسدی لنگرودی، همایون، ۱۳۳۱، نویسنده.
رده بندی کنگره	۱۳۹۶ ت ۴۵ الف / ۲۶۹ HE
رده بندی درویی	۳۸۸/۱۹

نشر نور علم: تهران - خ انقلاب - خ ۱۲ فروردین - نبش نظری-پ ۹۸ - - تلفن: ۶۶۴۰۵۸۹۴ و ۶۶۴۰۵۸۸۰
 ۰۹۱۲۳۳۳۴۲۲۹@nooreelm.com فروشگاه در تهران: دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران

عنوان: ترابری گذربردی

نویسنده: همایون اسدی لنگرودی

ناشر: نور علم

شمارگان: ۵۰۰ جلد

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۱۶۹-۲۵۱-۲

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۶.

چاپ و صحافی: الغدير

قیمت: ۲۰۰۰۰۰ تومان

فروشگاه در تهران: دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران پایگاه اینترنتی: www.nooreelm.com

موبایل کار: در صورت عدم دسترسی به کتابهای این انتشارات، از طریق تماس با شماره زیر
 ۰۹۱۲۳۳۳۴۲۲۹ کتابها با پست به تمام نقاط ایران ارسال می شود.

فهرست :

۳	 قدردانی
۵	 معرفی نویسنده
۷	 چکیده و برآیند
۲۹	 دیباچه

بخش اول -

۳۳	 نگاهی به بازارهای ترابری گذربردی ایران
۳۳	 موقعیت ویژه گذربردی ایران - برنامه ها و چشم اندازها
۳۵	 فصل اول - تبدیل مجدد ایران به یک قطب ترانزیتی
۳۹	 بازارهای نزدیک و قابل دسترس
۴۱	 فصل دوم - وضعیت اقتصادی کشورهای آسیای میانه و قفقاز به عنوان بازارهای هدف
۵۳	 افق آینده اکو
۵۷	 فصل سوم - بازارهای دورتر بین فاره ی (روپا- آسیا)

بخش دوم -

۶۱	 ارزیابی حال : تحلیل ترابری ایران
	 فصل چهارم - تحلیل نهادی- مقرراتی موقعیت ترانزیتی ایران و راهبردهایی برای
۶۳	 کشورهای محصور در خشکی و در حال توسعه گذربردی
۸۱	 راه پیش رو
۸۵	 فصل پنجم - وضعیت حمل و نقل جاده ای ایران
۸۷	 ۱- تحلیل سیستم
۱۲۷	 ۲- نظام مطلوب
۱۳۳	 فصل ششم - دیگر مشکلات ساختاری ترابری گذربردی از طریق ایران
۱۳۵	 بررسی وضعیت موجود
۱۴۳	 آسیب شناسی وضعیت موجود
۱۴۹	 فصل هفتم - بررسی نقادانه دالان شمال - جنوب
۱۵۹	 راه یک - قفقاز
۱۶۲	 راه دو - آسیای میانه

۱۶۶	 راه سوم - دریای مازندران
۱۶۸	 بررسی فنی
۱۷۲	 بررسی بازرگانی
۱۷۴	 بررسی سایر جنبه ها
	<u>بخش سوم -</u>
۱۷۹	 بررسی دالانهای دیگر برای الگوبرداری
۱۸۱	فصل هشتم - سامانه لجستیکی و ترابری بین المللی یکپارچه برای شمال شرق آسیا
۱۸۸	 بنادر شمال شرق آسیا
۱۹۱	 زیربنای فن آوری اطلاعات و مخابراتی و سایر تسهیلات و تجهیزات لجستیکی
۱۹۵	 شبکه پیشرویی یکپارچه ترابری در شمال شرق آسیا
۲۰۰	 ارزیابی عملکرد شناسایی گلوگاه ها در کریدورهای خاص
۲۱۷	 چهارچوب حقوقی برای ترابری در منطقه شمال شرق آسیا
۲۲۰	 اقدامات پیشنهادی
۲۲۵	فصل نهم - دالان تراسیکا
۲۳۹	فصل دهم - گذرگاههای جنوب شرق آسیا (عبور از اتحادیه آسه آن)
۲۴۹	 سامانه گذربردی - گمرکی آسه آن
۲۵۵	 مساله بسیار مهم عبور از مرز
۲۵۷	 چشم انداز بازار
۲۶۳	 وضعیت زیر بنا و روبنای ترابری کشورهای عضو اتحادیه
۲۷۵	 مثالها - نخست - شرکت نیپون اکسپرس
۲۸۷	فصل یازدهم - خطوط ترانس سیری، ترانس منچوری و ترانس مغولستان
۲۹۳	 مسیرها از ورای نواحی زمانی و فواصل
۳۰۱	 سرویس دهندگان بزرگ ریلی
۳۱۵	 مشکلات پیش رو، گلوگاه ها و راهکارهای مربوط به راه آهن ارو آسیا
۳۲۹	 فهرست نمودارها، جداول و نقشه ها
۳۳۴	 منابع و مآخذ

ترابری گذربردی

دیباچه

مطالعه و بررسی موقله ترابری تنها در چارچوب کلی هدف گذاری توسعه کشورها میسر است. معنی خلاف آن این است که ترابری هم زیر مجموعه، هم پیشران توسعه است ولی مادام که نگاه برنامه ران بدان خرد باشد، پاسخ خرده و پاره پاره (نه یک پارچه) دریافت میکنند و چنانچه آنان ایران به مقوله ترابری به عنوان ستون فقرات توسعه، از سخاوتمندی ناصر خسرو مایه بر خوردار باشد؛^۱ آنگاه پاسخی در خور میگیرند. این است که باید دید در

چشم انداز سیاست های دورنگر کشورها، ترابری و لجستیک کجا و چگونه تعریف شده است.

ایران در ازمنه قدیم و قرون وسطی در میانه راه ابریشم بود، و اینک نیز کماکان، همان گونه که گزارش امسال بنگاه پژوهشی مکنزی^۲ نشان میدهد، در چهار راهی الانهای شرق به غرب و شمال به جنوب واقع شده و برگنجی نشسته است که خود از آن بیگانه است. اما برای این که بتوان از این فرصت بهره جست باید چشم ها را شست و جور دیگر بد نگاه کرد، به طوری که نگاه ما به مقوله توسعه دیگرگونه شود، و از نگاه صرفا مهندسی و به همین دلیل مخرب ساختن ابنیه و افزایش توان عرضه به نگاه ترکیبی سخت افزار با مدیریت و نرم افزار و بها دادن به تقاضا گذر کنیم. سه نهاد میتوانند به عنوان پیش ران این نقش فراموش شده برشمرده شوند: ثروت بی کران نیروی انسانی ماهر، مزیت جغرافیایی بی همتا و چارچوب فراموش شده مقرراتی پیمان اکو.

^۱ همت بلند دار که مردان روزگار از همت بلند به جایی رسیده اند.

^۲ به این پژوهش ارزشمند در فرازهای بعدی این کتاب نظر خواهیم افکند.

نیاز به نگاهی فراگیر برای ترسیم چشم اندازی درخور در آینده^۲

در سال ۱۹۶۵ دو رخداد مهم در دو کنج جهان روی داد که در بدو امر از نگاه بسیاری ناظران آن زمان کم اهمیت جلوه کرد. شیخ راشد بن سعید آل مکتوم، اولین حاکم و معمار دولت-شهر دوبی امروز از مشاوران بریتانیایی خود خواست که نقشه ای را برای ساخت یک بندر تحول‌آفرین^۳ در آنجا یک شرکت مشاور را مامور این کار کردند. دو سال طول کشید تا این شرکت نقشه جامع بندر را از جمیع جهات مطالعه و به اتمام رساند. مکان در نظر گرفته شده برای این بندر، در «جوار» محله شینداگه مرکز دوبی بود. با ارزیابی واقع گرایانه بازار، و پیش بینی آتیه جابجایی های بار، این شرکت پیشنهاد کرد که بندر هدف چهار پست اسکله داشته باشد، کافی است شیخ راشد نگاهی خریدارانه به طرح انداخت و از شرکت مشاور خواست ابعاد بندر را از همان ابتدا به شانزده پست اسکله افزایش دهند. شرکت مشاور با بی میلی شدید ناشی از بی اعتنائی به حسابات آماری ایشان، دستور کارفرما را پذیرفت. بندر جدید نهایتاً در سال ۱۹۷۱ افتتاح شد و جالب این که تنها یک سال پس از افتتاح، تمام شانزده پست اسکله آن کاملاً به کارگرفته شد! اسکله های بعدی در سالهای بعدی ساخته شدند و داستان پیروزی دوبی ادامه پیدا کرد. حاکم دورنگر و معمار دوبی جدید به این رویا واقعیت بخشید که قرار بود دوبی به مهم ترین قانون ترابری خاورمیانه تبدیل شود. امروز، بندر راشد، بندر جدید ترجیل علی و منطقه آزاد آن، فرودگاه بین المللی دوبی (دهکده باری دوبی) و فرودگاه در حال ساخت جبل علی؛ همگی تاییدی بر بصیرت، ژرف نگری و دورنگری شیخ راشد است.

در همین سال ۱۹۶۵، درکنج جنوب شرق آسیا، کشور سنگاپور به عنوان استانی از کشور فدراتیو مالزی آن زمان اعلام استقلال کرد. معمار آن لی کوآن یو چینی تبار بود که سالها

^۲ این قسمت ترجمه ای است از پیش گفتار کتاب درخشان دکتر طالع زیادوف، دانشگاه جان هابکینز، ژوئن ۲۰۱۱

پست نخست وزیری این کشور را در دستان خود قبضه کرد. نخست وزیر یو شهر - دولت مستعمره و عقب افتاده سنگاپور را به اقتصادی پیشرو، رقابتی و یک کانون بسیار مهم بخش کالا در آسیای جنوب شرقی تبدیل کرد. از ۱۹۶۵ تنها هشت سال طول کشید تا سنگاپور به چهارمین بندر پر ترافیک جهان تبدیل شود که دویست کشتیرانی و پنجاه کشور دریانورد جهان آن را به عنوان یکی از پایگاه های مهم خود قرار دهند! با تبدیل این جغرافیای بسیار کوچک به مرکز پالایشگاهی و بخش نفت و گاز، سنگاپور لی کوآن یو به یکی از ثروتمندترین پایتخت های نفتی جهان تبدیل شد و رازی در این پیروزی نهفته بود و آن این که این کشور حتی یک بشکه نفت از خود نداشت! نخست وزیر یو همانند شیخ راشد یک فرصت طلایی و فراتر از ساز بی همتا بود که درک کرد سنگاپور از نظر موقعیت جغرافیایی در چهارراه میراث تجاری دریایی مهم بین اروپا و آسیا واقع شده و این بود که او هیچ فرصتی را هدر نداد با خلق یک فضای امن و آرام تجاری برای سرمایه داران میزان زیادی سرمایه خارجی را به خود جلب کرد و در عین پیشرفت در زمینه های بندری و ترابری؛ نفت و گاز، ازسکار لحظه ها برای تزیین بخشیدن به پورتفوی مالی و اقتصادی کشور غافل نشد به طوری که هم اکنون این کشور با درصد بالایی از جذب سرمایه های مستقیم خارجی، تولید ناخالص داخلی بسیار بالا، کسب تجارت، صنعت، مالی و بازارهای مالی و محل دانشگاه های تراز اول جهان است. یو درآمد سرانه کشور را تنها از ۱۹۶۵ تا ۲۰۰۹ از ۳۹۵ دلار به ۳۶۰۰ دلار رساند. این شاخص در حال حاضر ۵۵۸۱۵ دلار است. از منظر لجستیک، سنگاپور رتبه اول کانونهای لجستیک جهان است و بیست شرکت از بیست و پنج شرکت اول ۳PL جهان در آن پایگاه و عملیات دارند.

گرچه هر دو دولت - شهرهای دویی و سنگاپور از موقعیت ساحلی خود بهره بردند و اقتصاد خود را بر پایه ترابری دریایی و سپس تجارت بر پایه انبارش مرکزی و بورس مرکزی کالا طرح ریزی کردند؛ ولیکن اگر نگاه ویژه رهبران این کشورها نبود، اینک این دو شهر، بلا شک دیگرگونه بودند کما این که مالزی، کشوری که سنگاپور در دهه ۶۰ از آن جدا شد، هم اینک درآمد سرانه ای در حدود ۱۰۵۰۰ دلاری دارد. مسیر اتخاذ شده توسط این دو

رهبر مبتنی بر نگاه های درست اقتصادی ایشان بود که کشورهای تابعه ایشان را به سر منزل پیروزی اقتصادی رساند.

داگلاس لانگ، نویسنده پر فروش ترین کتاب لجستیک آمریکا در سال ۲۰۰۳، پس از بازدید از ایران و به خصوص بندرعباس در سخنرانی ارائه شده روبروی کارشناسان عالی رتبه ترابری ایران این گونه گفت: در مقایسه بین دوبی و بندرعباس، گرچه امکانات فیزیکی دوبی قری ارجحیت دارد ولیکن دوبی دولت - شهری است که عقبه و فراساحل مهمی ندارد ریی ایران در پیشانی یک منطقه بزرگ اقتصادی ، اعم از خاک خود و خاک کشورهای هم جوار و نزدیک نشسته است. فرق بین دوبی و بندرعباس فرق بین دو نگاه، و دو شیوه مدیریتی ناشی از این دو نگاه است. داگلاس گفت که ایرانیان روی گنجی نشسته اند که از آن آگاه نیستند.