

شناسایی و بررسی دالان‌های بین‌المللی حمل و نقل کالا به کشورهای هم‌جوار و تأثیر آنها بر امنیت ملی کشور

عباس خزائی^۱، همایون یوسفی^۲، غلامرضا دلبر^۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۲۲

*نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۰/۰۴

© نشریه صنعت حمل و نقل دریایی ۱۳۹۸، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه صنعت حمل و نقل دریایی است.

چکیده

شبکه‌های حمل و نقل شاهرگ حیات اقتصادی و اجتماعی هر کشور می‌باشند و کارآمد بودن سامانه‌های مرتبه با آن، در توسعه متوازن بخش‌های مختلف و ارتقای بهره‌وری ملی نقش راهبردی دارد. قدرت و سرعت در شبکه‌های ترابری فرستاده‌ای بیشتری برای توسعه منطقه‌ای ایجاد می‌کند و یکپارچگی هر کشور به سهولتِ دسترسی بین مناطق آن بستگی دارد. در این پژوهش، به بررسی دالان‌های بین‌المللی عبوری از ایران و تأثیر آن بر امنیت ملی پرداخته شده است. داده‌های این پژوهش از طریق توزیع پرسشنامه پژوهشگر ساخته بین ۳۷۸ نفر از جامعه آماری و جمع‌آوری آنها به روش خوشه‌ای چندمرحله‌ای انجام شد. جامعه آماری این پژوهش مدیران ارشد، اجرایی و کارمندان سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، نیروی انتظامی و دریابانی، گمرک ایران و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران می‌باشند. با توجه به نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرینوف، داده‌های پرسشنامه نرمال می‌باشند. بنابراین، برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های پارامتری استفاده شد و از بین آزمون‌ها، آزمون T به دلیل کاربردی‌تر بودن انتخاب گردید. نتیجه آزمون‌ها نشان می‌دهد فرضیه برابری تأثیر دالان‌های بین‌المللی ترابری کالا از مسیر ایران بر امنیت کشور رد می‌شود. و از مقایسه میانگین رتبه‌ها روش نش د که وضعیت متغیر «سیاست» با میانگین رتبه ۴/۸۶ در رتبه اول، متغیر «دالان بین‌المللی» با میانگین رتبه ۴/۲۵ در رتبه دوم، متغیر «امنیت» با میانگین رتبه ۳/۹۲ در رتبه سوم، متغیر «زیرساخت» با میانگین رتبه ۳/۳۵ در رتبه چهارم، و متغیر «قوانین گمرکی» با میانگین رتبه ۳/۰۶ در رتبه پنجم قرار دارد.

واژه‌های کلیدی: ترابری، امنیت ملی، دالان‌های بین‌المللی

۱. کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی دانشگاه آزاد خارک، A.khazaei59@Gmail.Com

۲. دکترا تحصیلی، مدیر گروه حمل و نقل دریایی و استادیار دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، H.yousefi@Kmsu.ac.ir

۳. کارشناسی ارشد، مدرس دانشگاه آزاد خارک، Delbarir@yahoo.com

گرچه قدمت و تاریخچه حمل و نقل به قدمت بشر برمی‌گردد، اما مهم‌ترین استناد در زمینه حمل و نقل به راه ابریشم بر می‌گردد. این مسیر در سده دوم پیش از میلاد به وجود آمده و تا سده شانزدهم، تقریباً به مدت ۱۸۰۰ سال، از اعتبار تجاری و بازرگانی برخوردار بوده است. از اوآخر قرن چهاردهم میلادی، به دلیل توسعه و گسترش راهها و حمل و نقل دریایی و انقلاب صنعتی و استفاده از کشتی‌های تجاری، این مسیر اهمیت خود را از دست داد و این موضوع تا اویل قرن ۲۰ ادامه داشت. از این تاریخ به بعد، بخش دیگری از حمل و نقل، یعنی راه‌آهن نقش‌آفرین شد. تا اینکه در دهه‌های آخر قرن ۲۰، با توسعه و تکمیل کامیون‌های باری و تجاری شدن عملیات حمل و نقل جاده‌ای، حیات جدیدی در تجارت زمینی دمیده شد. بهنحوی که پس از چند قرن رکود، دهه ۸۰ میلادی نقطه عطفی در حمل و نقل و تجارت زمینی تلقی گردید و بار دیگر، توسعه تجارت زمینی آسیا - اروپا در دستور کار بین‌المللی قرار گرفت. این موضوع به آن اندازه که برای غرب اهمیت پیدا کرده بود، برای آسیا روشن نبود. در دنیای امروز، با توجه به روند آزادسازی تجاری و با تلاش سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، از جمله گات^۴ و سازمان تجارت جهانی^۵، تجارت در عرصه بین‌المللی با تغییرات عمده‌ای مواجه بوده است. وضعیت جغرافیایی ایران و دسترسی به آبهای آزاد و قرارگیری بین کشورهای محصور در خشکی، پتانسیل بالایی برای حمل و نقل در کشور ایجاد کرده است. بنابراین، حمل و نقل را می‌توان به عنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین‌المللی و تأمین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی کرد.

۱-۱- اهمیت پژوهش

۱-۱-۱- اهمیت ترابری ایران

جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از نظر ترابری از مزایای خوبی بهره‌مند است. از این‌رو، با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌توان از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت راهبردی کشور در منطقه به نحو مطلوب استفاده کرد. خلیج‌فارس در جنوب ایران قرار دارد و کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. دریای خزر نیز در شمال ایران قرار دارد و بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قرقاسیان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر، ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی، می‌توان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود. در عین حال، ایران بهنوبه خود می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش نماید. از طرف دیگر، این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده‌اند و از درآمدهای بسیاری نیز برخوردارند. این عوامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی، می‌توانند بر توسعه ترابری و تجارت در منطقه مؤثر باشند. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج‌فارس و برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مفروض به صرفه است؛ بهنحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال این هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.

ایران در نقطه تلاقی سه قاره آسیا، اروپا و افریقا، در قلب منطقه حساس خاورمیانه و در مجاورت روسیه، آسیای مرکزی، قفقاز، شبه‌قاره هند، دنیای عرب و اروپا و همسایگان کنونی کشور قرار گرفته است، که یک‌سوی از آنها محصور در خشکی هستند. همچنین، با در اختیار داشتن همه سواحل شمالی خلیج‌فارس و بخش فراوانی از سواحل دریای عمان و همه سواحل جنوبی دریای خزر و حلقه ارتباط این دو گستره راهبردی آبی و تنوع اقلیم، در منطقه و جهان از موقعیتی ممتاز برخوردار است. این ویژگی‌های برجسته برای ملت و کشور ایران به طور هم‌زمان فرصت‌هایی طلازی و تهدیدهایی مشخص ایجاد کرده‌اند (WTO, 2008).

ایران با دسترسی‌های گسترده به آبهای بین‌المللی و موقعیتی برجسته در ارتباط با آسیای مرکزی و افغانستان، براساس تقسیم‌کار ملی، بر مزیت‌های موقعیتی بالقوه محور شرق، دالان شرق به غرب، دالان شمال-جنوب و دالان جنوبی از ویژگی‌های ارتباطی، ظرفیت‌ها و قابلیت‌های

4- General agreement on tariffs and trade

5-World trade organization

فراوان و گوناگونی برخوردار است، که پویایی آنها درنتیجه این جریان بزرگ قادر است با زدودن فقر و محرومیت فرایند توسعه همجانب کشور را دامن بزند و امنیت و منافع ملی میهن عزیزان را بهصورت اصولی نهادینه کند.

از منظری دیگر، پارهای از کشورها و محاذل و بنگاههای غربی و نیز کشورهایی در منطقه، با سرمایه‌گذاری‌های کلان درصد هستند تا با تضییف موقعیت ایران، مبادرات آسیای مرکزی در افغانستان متمرک شود. سپس، ایران پس از پاکستان نقشی کم‌اثر و فرعی بر عهده گیرد. بنک توسعه آسیایی با همکاری بانک جهانی و با سامان دادن به پژوهش‌های بسیار و پرداخت هزینه‌های مرتبط با این برنامه‌ریزی نقش محوری ایفا می‌کند. از این‌رو، رقابتی فشرده در منطقه به وجود آمده، که جنگ دالان‌ها نام‌گرفته است. کم‌توجهی و کم‌تحرکی در این زمینه به معنای از دست رفتن فرصت‌هایی است که جبران آن در آینده، اگر ممکن هم باشد، به تحقیق، کم‌هزینه و آسان نخواهد بود. در این میان، ایران بهمنظور جابه‌جایی کالا به تنگه هرمز وابستگی شدیدی دارد. اقتصاد کشور در بعد حمل و نقل مشکلات فراوانی دارد و ساختار شبکه حمل و نقل کشور به‌گونه‌ای است که جهت جابه‌جایی کالاها و مواد بهسوی خلیج‌فارس و تنگه هرمز است. این مسئله برای امنیت ملی تهدیدآمیز است. برای خروج از این وابستگی، می‌توان بخشی از نقل و انتقال کالا و ارتباط ایران با آب‌های آزاد را به سمت چابهار سوق داد (Office of Regional Planning, 2004).

۱-۱-۲- اهمیت ترابری کالا در تجارت بین‌المللی

ترابری از جهات مختلف دارای اهمیت است، که می‌توان از میان آنها به موارد زیر اشاره کرد:

(۱) سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی به‌ویژه گات از ترابری خارجی حمایت می‌کنند، (۲) ترابری باعث رشد و موفقیت تجارت خارجی خواهد شد، (۳) ترابری باعث پیامدهای مثبت اقتصادی و توسعه شبکه حمل و نقل مسافر و بار خواهد شد، (۴) ترابری فعالان صنعت حمل و نقل بار و مسافر را به بجهودکاری و افزایش بهره‌وری و دار خواهد ساخت و (۵) ترابری برای اقتصاد ملی درآمد ارزی به ارمنان می‌آورد و باعث افزایش اعتبار سیاسی کشورها می‌شود (Saeidi et al., 2012).

عوامل مختلفی به این شرح بر توسعه ترابری تأثیر داشت: (۱) وجود ثبات سیاسی و امنیتی و اجتماعی، (۲) وجود امکانات و تجهیزات زیربنایی،

(۳) وجود قوانین حقوقی و مقررات تسهیل‌کننده تجارت و ترابری، (۴) وجود مقررات تسهیل‌کننده گمرکی و حمایت گمرکی کشورها و (۵) حمایت و پشتیبانی سازمان‌های بین‌المللی (Saeidi et al., 2012).

۱-۱-۳- مزیت‌های ترابری از طریق ایران

ترابری از طریق ایران دارای مزیت‌هایی می‌باشد که در ذیل به برخی از آنها اشاره می‌شود: (۱) قرارگرفتن در مسیر دالان‌های ترابری شمال - جنوب و درنتیجه، برقراری ارتباط ترابری با کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو، و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج‌فارس از سوی دیگر، به عنوان یک مزیت برجسته برای ترابری از ایران قلمداد می‌شود. همچنین، به دلیل کوتاهی مسیر در دالان شمال - جنوب، امکانات و زیرساخت‌های مجهز و امکانات و تسهیلات گسترشده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جاذیت‌های فراوانی برای ترابری کالا برخوردار است، (۲) ارتباط ترابری افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترابری شرق کشور (چابهار - میلک)، نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، سرمایه‌گذاری‌های گسترشده در بخش‌های مختلف حمل و نقل به‌ویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل و نقل در محور شرق کشور و حمایت‌های گسترشده دولتی، بندر چابهار را به عنوان قطب ترابری افغانستان تبدیل کرده است. در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق، شاهد رونق ترابری در این مسیر خواهیم بود. بندر چابهار مهم‌ترین بندر در مسیر ترابری محور شرقی کشور است، (۳) قرارگرفتن در مرکز جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو این فرست را برای ایران فراهم آورده است، که ضمن ایفای نقش فعال در برقراری ارتباط تجاری و اقتصادی بین کشورهای عضو اکو، بنواد در چارچوب همکاری‌ها و موافقنامه‌های مختلف تجاری، در زمینه ترابری کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو نیز به ایفای نقش پردازد، (۴) تخفیف‌ها و تسهیلات گسترشده بهمنظور ترابری از طریق ایران، از جمله برخی از معافیت‌ها و تخفیف‌ها در زمینه هزینه‌های بندری و اینبارداری؛ به طوری که کالاهای ترابری صرف‌نظر از اعطای تسهیلات منحصر به‌فرد برای توسعه ترابری از طریق بندر چابهار، به‌ویژه برای کالاهای ترابری افغانستان، تا ۱۰ روز اول پس از تخلیه، از پرداخت هزینه‌های مربوط به اینبارداری معاف هستند و تا یک ماه پس از آن، در هزینه‌های اینبارداری از ۳۰ درصد تخفیف بهره‌مند می‌شوند، (۵) حمایت‌های دولتی، ارزانی خدمات ارائه شده، کوتاهی مسیر، و ارائه تسهیلات لازم بهمنظور تسریع در حمل و نقل کالا از طریق ایران، و (۶) وجود ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های فراوان در بخش‌های مختلف حمل و نقل کشور، افزایش کمی و کیفی

تجهیزات و توسعهٔ ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای، حمل و نقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور (www.pmo.ir).

۱-۲- ادبیات پژوهش

۱-۱- تعاریف

دالان/کریدور: مسیری است که با به کارگیری شیوه‌های مختلف (راهن، جاده‌ای، دریایی)، برای حمل و نقل استفاده می‌شود. دالان‌ها از لحاظ اهمیت جهانی به پنج دسته طبقه‌بندی می‌شوند: دالان‌های کشوری، دالان‌های منطقه‌ای، دالان‌های قاره‌ای، دالان‌های بین‌قاره‌ای و دالان‌های جهانی.

تراپری: عبور کامل از مرز جغرافیایی یک کشور است. به عبارت دیگر، در ترابری کشور سومی وجود دارد، که نه مبدأ کالا است و نه مقصد آن. کالای ترابری در کشورهای مسیر عبور، حتی به صورت موقت، نمی‌تواند مورد استفاده قرار گیرد، بلکه باید در اولین فرست ممکن از خاک کشور عبور کند. ترابری یک فعالیت حمل و نقل بین‌المللی است، که به آشکار مختلف حمل و نقل و گمرک وابسته است. ترابری می‌تواند از طریق جاده، راه‌آهن، دریا و حتی از طریق هوایی صورت گیرد (Sepahi, 2013).

امنیت ملی: از آغاز زندگی بشر، امنیت به مفهوم رهایی از ترس و خطر و احساس دوری از هرگونه تعهد، یکی از نیازهای اصلی و اساسی انسان‌ها بوده است. امنیت با این معنا پیوند عمیقی با ساختارهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جامعه دارد.

امنیت ملی، به معنای ایمن و در امان بودن ملت می‌باشد. بدیهی است که ملت هنگامی از امنیت برخوردار است که همهٔ نیازها و ارزش‌های حیاتی آن به طور نسبی از خطر تهدیدهای مختلف و همه‌جانبه در امان باشند و ارتقای کمی و کیفی زندگی مردم نیز متناسب با نیاز زمان و روند تحولات جهانی، رشدی فزاینده داشته باشد. به عبارت دیگر، مراد از امنیت ملی، ایمن و در امان بودن نسبی همهٔ نیازها و ارزش‌های حیاتی مردم در برابر تهدیدها است. همچنین، مراد از امنیت ملی، ادامهٔ روند رو به افزایش قدرت دولت در بستر زمان برای پاسخ‌گویی به انتظارهای فزایندهٔ همهٔ ملت است. بدیهی است که سطح ملی امنیت در مقایسه با سطح فردی آن از اهمیت و اولویت بیشتری برخوردار است. در امنیت فردی، علایق و ارزش‌های یک فرد موردنظر است، در صورتی که امنیت ملی، علایق و ارزش‌های جمع کثیری از افراد را در قالب ملت دربر می‌گیرد. امنیت فردی در جامعه ضرورتی حیاتی دارد و باید تأمین شود. اما اولویت منافع جمعی بر منافع فردی نیز انکارناپذیر است. بنابراین، امنیت ملی برای هر کشور به مفهوم وجود شرایطی نسبتاً پایدار است، که علاوه بر امکان پاسخ‌گویی به نیازهای حیاتی مردم، همهٔ نیازها، ارزش‌ها و منافع حیاتی آن کشور در هر زمان از خطر تهدیدهای گوناگون داخلی، خارجی و طبیعی در ابعاد نظامی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیستمحیطی به طور نسبی در امان باشند (Tahami, 2011).

۱-۲- تاریخچه حمل و نقل در جهان و ایران

صنعت امروزی حمل و نقل، فرایند تکامل تدریجی و تغییرات بنیادی زندگی انسان و دگرگونی‌های اساسی در امر تولید، توزیع، مصرف و پیشرفت‌های فنی است، که طی قرن‌های متتمدی حاصل شده است. آشنایی انسان با پیدایه حمل و نقل به زمان‌های باستان مربوط می‌شود. درواقع، حمل و نقل و ارتباطات، هم‌زمان با پیدایش انسان و با گسترش تمدن و فرهنگ انسانی توسعه و تکامل یافته‌اند. چنین تکاملی به صورت دفعی و آنی نبوده است، بلکه در هر دوره، پیگیری توسعهٔ روزافزون تولید و پرآمدگی ناهمانگ متابع، به نوآوری و پیشرفت‌های موقوفیت‌آمیزی در زمینهٔ حمل و نقل منجر شده است. انقلاب صنعتی قرن نوزدهم که بنا به اعتقاد علمای اقتصاد، جدای از توسعهٔ حمل و نقل نمی‌توان آن را بررسی کرد، تغییرات بنیادی وسیعی در زمینهٔ مسائل حمل و نقل به وجود آورد. قبل از توسعهٔ ماشین بخار، به دلیل هزینهٔ زیاد و کارایی کم حمل و نقل زیمنی، حمل محموله‌های تجاری و صنعتی از طریق دریا انجام می‌شد، اما با پیدایش ماشین بخار در قرن هجدهم و کاربرد آن در قرن نوزدهم، نخست در وسایل نقلیهٔ دریایی و سپس، در وسایل حمل و نقل زمینی، انقلاب عظیمی ایجاد کرد.

در ایران نیز، تمدن و موقعیت جغرافیایی ایران باستان و ارتباط ایرانیان با مصریان و ملل مشرق‌زمین و خاورمیانه موجب شد، که ایرانیان هفت‌صد سال پیش از میلاد در حوزهٔ دریانوردی و ساخت شناور مهارت یابند و قرن‌ها حاکمیت خود را در دریاهای اطراف حفظ کنند و زمینه‌های لازم را برای تبادل فرهنگ و اشاعهٔ تمدن خود فراهم سازند. در دوران هخامنشی، مراوات بازرگانی و مالی، گسترش تسهیلات حمل و نقل و توسعهٔ راه‌های ارتباطی و تأسیسات جانبی راه‌ها و مسئلهٔ حفاظت و امنیت راه‌ها برای تحقق اهداف اقتصادی و اجتماعی از هر جهت مورد توجه قرار گرفت.

در عهد اشکانیان، تجارت و حمل و نقل رونق بیشتری یافت و تجارت و حمل و نقل بین‌المللی بهویژه صادرات پارچه‌های گران قیمت، قالی و قالیچه، اهمیت قابل توجهی یافت. در دوره ساسانیان، درنتیجه امنیت، زمینه پیشرفت تجارت و حمل و نقل آمده شد و تجارت و توسعه حمل و نقل زمینه وسعت و افزایش اطلاعات جغرافیایی درباره اروپا و آفریقا را فراهم ساخت. پس از وقفه و رکود حاصل از سقوط ساسانیان، دیری نپایید که روابط اقتصادی با دیگر ممالک جهان گسترش یافت. در آن دوران، کشتی‌های تجاری ایران دائماً از بنادر خلیج‌فارس به سوی بنادر چین در رفت‌وآمد بودند. تغییر و تحولاتی که در قرن هجدهم و نوزدهم از طریق نوآوری در پیشرفت فنی وسائل نقلیه به وجود آمد، برای تغییر بنیادی نظام‌های حمل و نقل نیز انگیزه‌هایی اساسی پدید آمد. بسیاری از این نوآوری‌ها با تحولاتی در سرعت و کارایی خدمات حمل و نقل همراه بود.

به این ترتیب، پیشرفت‌های فنی که از بطن انقلاب صنعتی حاصل شده بود، بیش از هر چیز، تکامل حمل و نقل را موجب شد و ابزار پیشرفت و توسعه آن را فراهم ساخت. در راستای این تحولات جهانی در زمینه حمل و نقل، ایران که از دیرباز در مسیر جاده ابریشم، یکی از بهترین راه‌های جهان، قرار داشت، به عنوان شاهراه بین‌المللی مطرح شد. برای پاسخگویی به این جایگاه جهانی، اولین تشکیلات حمل و نقل کشور با احداث استراحتگاه و تسهیلات جنبی به توسعه امور حمل و نقل پرداخت. همچنین، اولین تشکیلات حمل و نقل به نام دیوان یا دیوان برید که زیر نظر حکومت اداره می‌شد و وظایف وزارت راه و ترابری کنونی را انجام می‌داد، عهده‌دار احداث، حفظ، نگهداری و مرمت راه‌ها بود. پس از آن، اولین ساختار تشکیلاتی کشور به سبک نوین، در سال ۱۲۸۵ با عنوان اداره کل طرق و شوارع در وزارت فواید عامه شروع به کار نمود. با تکامل جهانی تشکیلات حمل و نقل در جهان، در پاسخگویی به نیازهای نوین، وزارت راه و ترابری با چهار بخش عمده معاونت حمل و نقل جاده‌ای، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی عهده‌دار مدیریت حمل و نقل کشور شد. حمل و نقل دریایی کشور که نسبت به دیگر زیربخش‌های حمل و نقل از سابقه طولانی‌تری برخوردار است، در توسعه تجارت و گسترش روابط بین‌المللی و حمل محموله‌های سنگین نقش مهمی بر عهده داشته است. امروزه، قسمت عمده صادرات و واردات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد و توسعه و گسترش بنادر و تجهیزات آنها نقش مهمی در سرعت بخشیدن به امور تخلیه و بارگیری کالاها داشته است (Sadeghi, 2014).

۱-۳-۲-بخشی از مفاد قانون حمل و نقل مربوط به ترابری

ماده ۱- ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله مراحلی است که طی آن، کالایی از مبادی خارجی به مقصد کشور ثالث و یا نگهداری آن در مناطق حراست‌شده و ترتیب حمل تدریجی آن به تقاضای صاحب کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از همان نقطه یا از دیگر نقاط مرزی کشور خارج می‌گردد.

ماده ۲- به منظور انتظام امور ترانزیت کشور و برقراری تسهیلات لازم در توزیع منطقه‌ای کالاهای ترانزیتی و تحصیل عایدات حاصل از این انتظام، هر یک از پایانه‌های باربری ایستگاه‌های راه‌آهن و فرودگاه‌ها که بر حسب تقاضای وزارت راه و ترابری و تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و یا رعایت مقررات و ضوابط مربوطه، محوطه‌های گمرکی شناخته شود و گمرک جمهوری اسلامی ایران موظف است نسبت به ایجاد تسهیلات در مناطق فوق اقدام نماید.

ماده ۳- ترانزیت خارجی کالاهایی که به کشور وارد می‌گردد، در حدود قراردادهای موافقتنامه‌های منعقده بین دولت‌های طرفین نیاز به کسب هیچ‌گونه مجوزی ندارند، مگر اینکه بنا بر علل امنیتی و مذهبی ورود آن به کشور ممنوع باشد.

تبصره ۱- فهرست کالاهای ممنوعه برای ترانزیت خارجی توسط شورای امنیت کشور تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

عبور خارجی: ماده ۵۳ عبور خارجی کالا رویه گمرکی است که براساس آن، کالایی به منظور عبور از قلمرو گمرکی از یک گمرک مجاز وارد و از گمرک مجاز دیگری، تحت نظارت گمرک خارج شود.

۱-۴- حمل و نقل و توسعه پایدار جهانی

بررسی روند اقتصاد جهانی و پیش‌بینی دورنمای آن، مطمئناً در شرایطی بسیار تنگاتنگ و فشرده در همه ابعاد، بین کشورها فضایی کاملاً رقابتی ایجاد می‌کند. در چنین فضایی، کشورها تلاش می‌کنند تا برای ادامه رقابت با کشورهای دیگر و حفظ منافع ملی، از شرایط مکانی و زمانی خود بهره‌برداری مناسب و بهینه کنند و علاوه بر تحلیل وضعیت داخلی و جهانی، با شناسایی پتانسیل‌ها، امکانات، توانمندی‌ها و مزیت‌های نسبی آشکار و پنهان، در راستای ادامه فعالیت، رقابت و بالندگی از آنها به عنوان ابزاری کارآمد استفاده کنند. اما نکته مهم و شاید نه‌چندان آشکار در این

زمینه، لزوم همکاری و تعامل در همه زمینه‌ها اعم از فنی، اقتصادی، اداری و ارتباطی بین کشورها برای حفظ روند روبرو شد کنونی و تثبیت توسعه پایدار جهانی در عین حاکمیت فضای رقابتی است. در سایه چنین همکاری، می‌توان به مسائلی مانند حفظ محیط‌زیست، تشنجه‌زدایی، توزیع عادلانه منافع بین کشورها و به طور خلاصه، بهره‌برداری از پتانسیل‌های جهانی پرداخت. نماد شکل‌گیری چنین همکاری جهانی در بُعد تجارت را می‌توان به طور نسبی سازمان تجارت جهانی دانست (Rezaei Arjvardavi, 2004).

۱-۵-۵- مسیرهای اصلی و بنادر ترابری در ایران

مسیرهای اصلی و بنادر ترابری در ایران شامل مسیرهای زیر می‌باشد: (۱) مسیرهای ترابری شمال - جنوب: دلان شمال - جنوب با محوریت مسیر بندرعباس تا امیرآباد و بندر انزلی که برخی از بنادر از جمله بنادر چابهار، لنگه، بوشهر و امام خمینی نیز در این مسیر از پتانسیل‌های لازم برخوردار می‌باشند، (۲) مسیر ترابری شرق - غرب: این مسیر ترابری از سرخس واقع در مرز ترکمنستان شروع شده است و تا بازرگان و جلفا در مرز کشورهای ترکیه و آذربایجان امتداد می‌باید. بدینهی است که این مسیر جایگزین مسیر باستانی جاده ابریشم است و نقش اتصال شرق دور با اروپا را از طریق آسیای میانه و ایران و ترکیه بر عهده دارد، (۳) مسیر ترابری سرخس - بندر لاذقیه در سوریه: در صورت ایجاد زیرساخت‌ها و اتخاذ تمهیدات مناسب و جلب همکاری کشورهای ذی نفع در چارچوب موافقت‌نامه‌های ترابری و تجاری می‌توان از این مسیر به عنوان یکی از گزینه‌های ارتباط ترابری آسیای میانه به دریای مدیترانه و درنهایت، شمال آفریقا و اروپای جنوبی و قاره آمریکا به ویژه آمریکای شمالی و کانادا یاد کرد. برخی از شهرهای بزرگ در این مسیر ترابری سرخس، خسروی، خاتقین، بغداد، القائم، دیرالزاوار، حلب و بندر لاذقیه هستند، (۴) مسیر ترابری شبه‌قاره هند به دریای مدیترانه و اروپا: این مسیر ترابری نیز از قابلیت توسعه تجاری و ترابری در کشور برخوردار است و آسیای جنوب‌شرقی، هند و پاکستان را از طریق ایران به دریای مدیترانه و اروپا متصل می‌کند، (۵) مسیر ترابری بندر امام خمینی (ره) - شلمچه - عراق: در این مسیر، به دلیل مشکلات موجود در بنادر عراق، کالاهای موردنیاز آن کشور پس از تخلیه در بنادر ایران (از جمله بندر امام خمینی و بندر خرمشهر) از طریق مرز شلمچه به مقصد عراق حمل می‌شود. علاوه بر مرز شلمچه، مرز خسروی نیز از قابلیت‌های لازم برای ترابری کالاهای موردنیاز کشور عراق برخوردار است و (۶) مسیر ترابری محور شرق (بندر چابهار - میلک - فراه - قندهار - کابل - کندوز - ترمذ (ازبکستان) - آسیای میانه): این مسیر از پتانسیل و قابلیت بالایی برای ترابری کالاهای موردنیاز افغانستان برخوردار است و علاوه بر کشور افغانستان می‌تواند نیازهای ترابری کشورهای آسیای میانه را نیز از طریق مسیر چابهار - میلک - افغانستان یا چابهار - سرخس - ترکمنستان برآورده سازد.

۱-۶- تأثیر رشد بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی ایران

با توجه به اهمیت گسترش شبکه حمل و نقل و نقش آن در اقتصاد، سرمایه‌گذاری کارا در این بخش دارای اهمیت بسیار است. براساس نظر ویلسون^۶ سرمایه‌گذاری در توسعه تسهیلات حمل و نقل، تأثیرپذیری متقابل در سودمند بودن نیروی کار و همچنین، افزایش میزان کارایی سرمایه‌ها را در پی خواهد داشت. بر این اساس، سرمایه‌گذاری‌های مناسب در بخش حمل و نقل باعث صرفه‌جویی در زمان و کاهش هزینه‌های جابه‌جایی و کاهش اثر اصطکاکی مسافت بر توزیع فضای فعالیت‌های اقتصادی می‌شود. توسعه سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، ادغام نواحی بازاری و محدودیت‌های فضایی - ناحیه‌ای تولید را تا حد ممکن کاهش می‌دهد. این امر موجب افزایش خریداران و فروشنده‌گان در نقاط مرزی ناحیه بازاری شده می‌شود (Yahya abadi and Akbaran, 2011).

رشد زیرساخت‌های حمل و نقل از یک سو ممکن است از طریق افزایش سرمایه‌گذاری و بهبود کیفیت سرمایه با ساخت بزرگراه‌های جدید، فرودگاه‌ها، راه‌آهن و راه‌های دریایی مؤثر باشد و از سوی دیگر، با بهبود در مصرف مؤثر و ارتقای کارایی در مصرف، مانند ایجاد طرفیت‌های اضافی سرمایه زیربنایی، باعث بهینه‌سازی سازمان‌های حمل و نقل (با به کارگیری سامانه‌های هوشمند حمل و نقل و غیره) و تغییر هزینه‌های مصرفی سوخت (با اخذ مالیات، عوارض و غیره) و درنتیجه، تحریک رشد اقتصادی شود. به عبارت دیگر، این همان سهم بالقوه افزایش طرفیت و کارایی مؤثر سامانه حمل و نقل در رشد اقتصادی است. برخی از مطالعات نسبت به منافع مستقیم و اولیه حمل و نقل، را منافع بیشتری مورد توجه قرار می‌دهند؛ که از آن جمله می‌توان به ارتقای دسترسی به عوامل تولید و افزایش توان عملیاتی اشاره نمود. دلیل اصلی این رشد ناشی از تخصیص بهینه‌تر منابع در حوزه اقتصاد است، که به نوعی مبتنی بر صرفه‌های اقتصادی، حجم، وسعت، ابناشستگی و تراکم شبکه‌های حمل و نقل شکل می‌گیرد. نتیجه ترکیبی

این گونه اثرات بر رشد بیشتر اقتصادی که به صورت تغییر در اشتغال، تولید و بهره‌وری اندازه‌گیری شده است، نمایان خواهد شد. در مقابل، در صورت عدم وجود چنین اثرات خارجی، منافع حمل و نقل فقط در قالب نوعی از سرمایه‌گذاری شکل می‌گیرد. اما برخی از اقتصاددانان معتقدند که در برخی از مناطق که هنوز با مشکل تراکم حمل و نقل عمومی مواجه نشده‌اند، بدون افزایش سرمایه‌گذاری در حمل و نقل می‌توان رشد بلندمدت را تجربه کرد. زیرا در کنار این موضوع، سایر عوامل مانند پیشرفت فناوری، ارتقای بهره‌وری نیروی کار، سرمایه‌گذاری در برنامه تجاری و تجهیزات، توسعه سرمایه انسانی برای رشد اقتصادی ضروری هستند (Yahya abadi and Akbaran, 2011).

۱-۷- زیرساخت ارتباطی جاده‌ای

بهبود زندگی مردم در چارچوب فرایند توسعه، یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های دولتهای امروزی به شمار می‌رود. کشورهای مختلف می‌کوشند که با افزایش شتاب فرایند توسعه، علاوه بر بهبود سطح رفاه جامعه، جایگاه و نقش خود را در معادلات جهانی ارتقا دهند. یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های توسعه اقتصادی، شبکه‌های حمل و نقل و بطور خاص، زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای هستند. توسعه شبکه حمل و نقل جاده‌ای، به طور سنتی از وظایف دولتها به شمار می‌رود. اهمیت بالای این زیرساخت‌ها در فرایند توسعه و نقش آنها در رشد سایر بخش‌های اقتصادی از یک سو، و افزایش سطح خدمت‌رسانی به عموم و ارتقای شاخص‌های اجتماعی از سوی دیگر، دولتها را بر آن می‌دارد تا برای تقویت و توسعه این زیرساخت‌ها تدبیر مناسب بینداشند. یکی از روش‌های ممکن، ورود مستقیم دولت به سرمایه‌گذاری در این حوزه است. اما محدودیت منابع مالی، طولانی بودن فرایندهای تصمیم‌گیری و کارایی پایین اجرای پروژه‌ها توسط دولت، پیشرفت در توسعه این زیرساخت‌ها را با موانع جدی روبرو می‌کند. روش دیگر، استفاده از توانایی مالی و اجرایی بخش‌های غیردولتی اعم از شرکت‌های واحد صلاحیت خصوصی، سرمایه‌گذاران خارجی، بانک‌های داخلی و بین‌المللی یا توانایی تأمین منابع مالی موردنیاز و برخوردار از کارایی اجرایی بیشتر در مقایسه با دولت است (Ziari et al., 2015).

ارتباط حمل و نقل با همه بخش‌های اجتماعی - اقتصادی موجب شده است، تا این فعالیت از ارکان اصلی اقتصاد و تجارت و زندگی اجتماعی به حساب آید. به طوری که حیات و رشد اقتصادی تا حد بسیار بالایی به آن وابسته است و حتی می‌توان گفت که بدون آن رشد اقتصادی میسر نیست و در کل سامانه تولید، توزیع و مصرف اختلال به وجود خواهد آمد. وجود یک شبکه حمل و نقل کارا می‌تواند مایه تشویق تولیدکنندگان و منشاء تقسیم کار در جامعه باشد. زیرا از یک طرف مواد خام و کالاهای واسطه با کمترین هزینه به کارخانه می‌رسند و از طرف دیگر، دستیابی به بازارهای مصرفی و کانون‌های جمعیتی دوردست، آسان‌تر می‌گردد. بنابراین، بهبود شبکه حمل و نقل می‌تواند عاملی در جهت کاهش بهای تمام‌شده کالاها و خدمات، رشد تجارت و درنهاست، رسیدن به سطح بالای توسعه اقتصادی باشد (Ziari et al., 2015).

۱-۸- سیاست خارجی و اقتصاد جهانی

در عصر جهانی شدن اقتصاد، که حجم عمدت‌های از عوامل قدرت در سطح ملی و بین‌المللی در چارچوب اقتصادی ظاهر می‌شوند، عوامل تأثیرگذار بر تعامل دولت و نظام جهانی عمدتاً از ابعاد اقتصادی، تجاری، سرمایه‌گذاری و تولید در نظام اقتصاد سیاسی بین‌المللی متأثر هستند. در این عصر، گسترش وابستگی متقابل و پیچیده نشان‌دهنده تغییر ماهیت سیاست جهانی است؛ به این معنا که جایگاه و قدرت دولتها به عنوان اصلی‌ترین عنصر تحلیل در سیاست خارجی تغییر کرده است. با ظهور دهکده جهانی، گسترش تبادلات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی بازیگران غیردولتی و غیررسمی، مانند شرکت‌های فرامالی و چندملیتی، جنبش‌های اجتماعی فرامالی و سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی، و بالاخره با گسترش نظام اقتصاد سیاسی جهانی، دولت به عنوان اصلی‌ترین بازیگر با محدودیت‌های بسیار گسترده و جدی روبرو شده است و جایگاه و قدرت بلامنازع خود را در این زمینه با بازیگران ملی و بین‌المللی تقسیم می‌کند (Pour Ahmadi, 2002).

در این دوران، تقریباً هیچ‌یک از تصمیمات دولتها، چه تصمیمات اجتماعی، فرهنگی، حقوقی و سیاسی و چه تصمیمات اقتصادی، در سطح ملی و بین‌المللی خارج از دایرة تأثیرگذاری از اصل وابستگی متقابل در نظام اقتصاد جهانی تصور نمی‌گردد (Pour Ahmadi, 2002).

۱-۹- ابعاد امنیت ملی

ابعاد امنیت ملی شامل این موارد می‌باشد: (۱) امنیت سیاسی در هر کشور با رفع موانع پنج گانه هويت، مشارکت، توسعه و نفوذ و همچنین، توسعه سیاسی رابطه مستقیم دارد، (۲) امنیت اقتصادی هنگامی حاصل می‌شود که منابع اقتصادی در برابر تهدیدها حفظ شوند، تولید ناخالص ملی از رشدی فزاینده و پایدار برخوردار باشد، عدالت اقتصادی در جامعه تحقق یابد، تولید سرانه ملی واقعی و پاسخ‌گوی نیاز افراد جامعه

باشد و ارتقای کیفی و کمی زندگی آنها را تضمین نماید. امنیت اقتصادی به معنی این است که افراد جامعه برای پاسخ‌گویی به نیازهای اساسی خود در ابعاد اشتغال، معيشت، مسکن، پوشاش، آموزش، بهداشت و درمان درآمد اقتصادی مطلوبی داشته باشند. بهطور کلی، امنیت اقتصادی با توسعه اقتصاد صنعتی کشور رابطه‌ای مستقیم دارد،^(۳) امنیت اجتماعی در هر جامعه به مفهوم وجود شرایطی است که در آن، آرامش خاطر و امنیت جامعه نسبت به سلامت جسم، جان، مال، معيشت، حیثیت، آموزش، مسکن و تمامی ارزش‌های ماذی و معنوی همه افراد و گروه‌های اجتماعی، بهطور نسبی در چارچوب قوانین کشور در برابر تهدیدها تأمین شود. امنیت اجتماعی هم با توسعه انسانی رابطه مستقیم دارد،^(۴) امنیت فرهنگی یکی از مهم‌ترین ابعاد امنیت ملی و به مفهوم این است که از یکسو، فرهنگ جامعه از مؤلفه‌های عقلایی، واقع‌بینانه، سازنده، عادلانه، پویا و منطبق با معیارهای مطلوب علمی شکل گرفته باشد و از سوی دیگر، فرهنگ و تولیدات فرهنگی جامعه علاوه بر اینکه از خطر تهدیدها در امان باشند، از روند رشد فرایندهای برخوردار باشند،^(۵) امنیت نظامی به مفهوم این است که کشور از خطر تهدیدهای نظامی در امان باشد. بدیهی است که یک جامعه، در شرایطی می‌تواند امنیت نظامی داشته باشد که علاوه بر داشتن قابلیت‌های اقتصادی، علمی، فناورانه، انسانی، عمق راهبردی و رهبری قوی، نیروهای مسلح آن جامعه نیز از توان رزمی نسبی برتر برای پاسخ‌گویی به تهدیدهای بالقوه و بالفعل نظامی موجود علیه کشور برخوردار باشند و^(۶) امنیت ملی [۱] ایران بسیاری از کشورها حاکی از نیاز به حفظ استقلال و تمامیت ارضی، حفظ شیوه زندگی ملی و جلوگیری از مداخله بیگانگان در امور داخلی کشورها است (Roshandel, 1995). امروزه تهدیدهای ناشی از محیط‌زیست، بیش از گذشته امنیت ملی کشورها را در معرض خطر قرار داده است (Tahami, 2011).

رشد اقتصادی، امنیت و منافع ملی؛ تأمین منافع اقتصادی به منظور افزایش قدرت ملی و در جهت تأمین امنیت و منافع ملی کشورها است. امنیت ملی یعنی دستیابی به شرایطی که به یک کشور امکان می‌دهد از تهدیدهای بالقوه یا بالفعل خارجی و نفوذ سیاسی و اقتصادی بیگانه در امان باشد و در راه پیشبرد توسعه اقتصادی، اجتماعی و انسانی و تأمین وحدت و موجودیت کشور و رفاه عامه و جلوگیری از مداخله بیگانه گام بردارد. در زمان ما، که کشورهای امپریالیستی می‌توانند کشورهای توسعه‌نیافرته و مستعمره‌های پیشین را از لحاظ اقتصادی به خود وابسته کنند، تأمین استقلال اقتصادی و امکانات خوداتکایی کشورها یکی از شرایط پیشبرد مبانی امنیت ملی است. پیشرفت اقتصادی از منظر دیگری نیز حائز اهمیت است. چراکه رفاه نسبی عمومی را فراهم می‌آورد و موجب ثبات سیاسی و اجتماعی کشور می‌شود. اکنون، نقش توده‌های مردم در جنگ‌ها بیش از هر زمان دیگری گسترش یافته است و رفاه و رضایت مردم در تحکیم قدرت کشور و استحکام روحیه نظامیان سهم مهمی دارد (Roshandel, 1995).

در تعاریفی که پژوهشگران برای اعضای قدرت ملی ارائه نموده‌اند، امکانات حمل و نقل را یکی از عناصر اصلی آن ذکر کرده‌اند. ارگانسکی (دانشمند آمریکایی علوم سیاسی) قدرت ملی را به سه عامل اصلی تقسیم می‌کند. این سه عامل میزان جمعیت، کفایت سیاسی دولت و میزان توسعه اقتصادی است. ارگانسکی می‌افزاید که میزان جمعیت و کفایت سیاسی دولت در نهایت می‌تواند در میزان تولید ناخالص ملی تنها شاخصه اندازه‌گیری قدرت ملی یک کشور باشد (Roshandel, 1995).

حمل و نقل بین‌المللی و امنیت ملی؛ پیگیری روابط و منافع مشترک با همسایگان، موجب تمایل آنها به همکاری در امنیت منطقه‌ای می‌شود و گره زدن منافع منطقه‌ای با دیگر کشورها راهبردی موفق برای توسعه امنیت ملی است. برای حضور در مجامع بین‌المللی و تقویت روابط بین‌المللی و افزایش همبستگی بهویژه با همسایگان، به توسعه حمل و نقل نیاز است و متقابلاً توسعه شبکه‌های حمل و نقل و رواج ترابری بین‌المللی از عوامل ایجاد و تقویت روابط اقتصادی و اجتماعی بین کشورها است، که احتمال تقابل کشورهای ذی نفع از یک شبکه ترابری را کاهش می‌دهد (Naserian, 2001).

به همین دلیل، محورهای ترابری موجب رونق اقتصادی و تقویت صلح بین‌المللی می‌شوند و از سوی مجامع بین‌المللی حمایت می‌شوند. یادآور می‌شود که تقویت روابط اقتصادی موجب تقویت علل صلح می‌شود، نه اینکه از جنگ ممانعت کند. تقریباً همه کشورها، از جمله کشور ما، برای تأمین نیازهای اقتصادی و اجتماعی به ارتباط با کشورهای دیگر احتیاج دارند. بنابراین، استمرار ارتباط با دیگر کشورها لازمه پایداری و ایستادگی در هنگام بحران و نبرد است. حتی در بسیاری از کشورها برای پایداری در شرایط جنگی، اقلام دفاعی نیز باید از خارج از کشور تأمین شوند. بنابراین، کنترل بر گذرگاه‌های بین‌المللی و دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی از نظر جغرافیای نظامی بسیار اهمیت دارد. ایران از حیث ارتباط بین مناطق

مختلف جهان، موقعیت ژئوپلیتیک خاصی دارد. بدینهی است که بالفعل نمودن این موقعیت جغرافیایی علاوه بر منافع اقتصادی و اجتماعی از حیث تسلط بر دلان‌های مهم بین‌المللی باعث اقتدار بین‌المللی می‌شود و از لحاظ امنیت ملی حائز اهمیت است (Naserian, 2001).

اگر به خاطر عبور بارهای بین‌المللی یک راه یا راه‌آهن جدید در داخل کشور ایجاد شود و بخش عمده تقاضای ترابری مربوط به بار کشورهای دیگر باشد، احتمال عدم استفاده از آن بنا به تصمیم کشورهای ذی‌نفع را باید در نظر داشت. برای مثال، در محور مطالعاتی راه‌آهن جلفا – پارس‌آباد، بخش اصلی تقاضای ترابری مربوط به روابط بین جمهوری آذربایجان با نخجوان و ترکیه است و سهم تبادلات داخلی در تقاضای ترافیکی این طرح اندک است. از این‌رو، اجرای این خط در صورتی توجیه می‌شود که از استفاده طرف آذربایجان باشد از آن برای درازمدت اطمینان نسیی داشته باشیم. بنابراین، از نظر ترابری بین‌المللی ضمن ایجاد وابستگی کشورهای دیگر به شبکه و امکانات ترابری کشور باید حتی‌المقدور از وابستگی کشورمان به دیگران کاسته شود. امکان حمل انبوی بار و مسافر در راههای اصلی، آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌آهن باعث می‌شود که اهمیت اقتصادی و اجتماعی آنها برای جامعه افزایش یابد. آنها از نظر لجستیکی هم برای مقاصد نظامی اهمیت دارند و کنترل یا تخریب آنها جزئی از اهداف نظامی تلقی می‌شود (Rohani, 2011).

راه‌آهن‌هایی که به مناطق مرزی می‌رسند، همان‌گونه که برای لجستیک نظامی در هنگام بروز جنگ قابل استفاده هستند، متقابلاً امکان نفوذ دشمن را تسهیل می‌نمایند. زیرا راه‌ها عامل کاهش تأثیر فاصله و تسهیل دسترسی هستند. از این‌رو، بزرگراه‌ها، آزادراه‌ها و راه‌آهن، به‌ویژه در مناطق کوهستانی و تپه‌ماهور اهمیت بسیاری دارند چراکه در مناطق هموار وجود راه برای حملات زرهی دشمن چنان اهمیت ندارد. به همین دلیل، به نظر برخی از متخصصان نظامی، ظرفیت ترابری راه‌ها و راه‌آهن‌هایی که به مرز ختم می‌شوند، باید کم باشد (Naserian, 2001).

اما این استدلال برای محدود کردن ظرفیت ترابری این‌گونه طرح‌ها صحیح نیست، زیرا: (۱) ظرفیت پایین ترابری در اغلب مواقعی که جنگ برقرار نیست، موجب کندی ترابری می‌شود و مانع برای تجارت بین‌المللی خواهد بود، (۲) ظرفیت پایین ترابری در هنگام جنگ برای لجستیک نظامی نیروهای خودی محدودیت ایجاد می‌کند، (۳) با تخریب مسیر یا بناهای فنی آن، می‌توان در هنگام عقب نشینی امکانات ترابری را برای دشمن غیرقابل استفاده نمود. امروزه، سلاح‌های نوین، دوربرد و دقیق مرز سنتی بین جبهه و پشت جبهه را کمزنگ کرده است و (۴) اهمیت لجستیک زمینی در جنگ‌های جدید به مراتب کمتر از گذشته است (Safavi, 2006).

همچنین، وحدت و همگرایی کشورهای اسلامی از سیاست‌های راهبردی کشور است. بنابراین، لازم است که توسعه شبکه‌های ترابری بین کشورهای اسلامی، به‌ویژه در بین همسایگان کشورمان بیش از پیش مدنظر قرار گیرد. این موضوع به توسعه امنیت کشورهای اسلامی و افزایش عمق راهبردی این کشورها در مقابله با کشورهای متجاوز کمک شایانی می‌کند.

۲- روش تحقیق

هدف این تحقیق شناسایی دلان‌های بین‌المللی کالا از مسیر ایران و تأثیر آن بر امنیت ملی کشور است. از این‌رو، پس از بررسی ادبیات و پیشینه تحقیق براساس فرضیه‌ها، ۳۳ سؤال برای پرسشنامه طراحی شد. پس از تأیید رولی و پایابی پرسشنامه، این پرسشنامه‌ها بین افراد نمونه توزیع شدند، که ۳۴۲ پرسشنامه به پژوهشگر باز گردانده شد. تجزیه و تحلیل‌های انجام‌شده در این فصل براساس این پرسشنامه‌ها است.

۳- تجزیه و تحلیل داده‌ها

برای پاسخگویی به سوالات پژوهش و نتیجه‌گیری از روش‌های آماری و آزمون‌های متفاوت استفاده شد. برای بررسی نرمال بودن داده‌ها از آزمون کلموگروف – اسمیرنوف و برای بررسی فرضیه‌های پژوهش از آزمون t یک نمونه و آزمون فریدمن استفاده شد، که نتایج آن در جدول (۲) آرائه شده است.

همان‌طور که از داده‌های جدول (۱) مشخص است، سطح معناداری آزمون فریدمن کوچک‌تر از 0.05 است. بنابراین، فرض برابری تأثیر دلان‌های بین‌المللی ترابری کالا از مسیر ایران بر امنیت کشور رد می‌شود. از ستون میانگین رتبه‌ها مشخص است، که وضعیت متغیر «سیاست» با میانگین رتبه 0.86 در رتبه اول، متغیر «دلان بین‌المللی» با میانگین رتبه 0.25 در رتبه دوم، متغیر «امنیت» با میانگین رتبه 0.92 در رتبه سوم، متغیر «زیرساخت» با میانگین رتبه 0.35 در رتبه چهارم، و متغیر «قوانين گمرکی» با میانگین رتبه 0.6 در رتبه پنجم قرار دارد.

جدول (۱): نتایج آزمون فریدمن بر اولویت‌بندی تأثیر متغیرها بر امنیت کشور

متغیر	رتبه	میانگین معناداری	درجه آزادی	مقدار کای دو	سطح رتبه‌ها	رتبه
امنیت	۳	۳/۹۲				
سیاست	۱	۴/۸۶				
زیر ساخت	۴	۰/۰۰۱	۵	۶۵۱/۷۴۱	۳/۳۵	
قوانين گمرکی	۵				۳/۰۶	
کریدور بین‌المللی	۲				۴/۲۵	

جدول (۲): نتایج آزمون کلموگروف – اسمیرنف

شاخص مورد بررسی	سطح معناداری	درجه آزادی	مقدار آماره T	میانگین ها	اختلاف شاخص	همیت	فاصله اطمینان % ۹۵	حد بالا	حد پایین
افزایش امنیت راه‌های ایران تا چه اندازه بر توسعه ترانزیت زمینی و ریلی تأثیرگذار است.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۲۵/۵۵۲	۱/۱۰۵	H	۱/۱۹	۱/۰۲	۱/۱۹	
کریدورهای بین‌المللی که از مسیر ایران می‌گذرد سبب تضعیف امنیت کشور می‌شوند.	۰/۰۰۱	۳۴۱	-۱۱/۰۶۵	-۰/۵۶۱	L	-۰/۴۶	-۰/۶۶		-۰/۴۶
امنیت ملی پایدار در جمهوری اسلامی ایران می‌تواند باعث افزایش بهره‌برداری دیگر کشورها از کریدورهای ترانزیتی ایران شود.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۲۷/۶۹۰	۱/۱۱۱	H	۱/۱۹	۱/۰۳		
امنیت مسیرهای دریایی منتهی به بنادر ایران بر توسعه ترانزیت خارجی از مسیر ایران تأثیر دارد.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۲۹/۷۷۷	۱/۱۷۳	H	۱/۲۵	۱/۱۰		
با توجه به وضیت نالمن در آن سوی مرزهای ایران و بخصوص کشورهای همسایه افزایش ترانزیت کالا موجب کاهش امنیت می‌شود.	۰/۰۰۱	۳۴۱	-۶/۸۵۷	-۰/۳۴۵	L	-۰/۲۵	-۰/۴۴		
سمایه‌گذاری کشورهای خارجی در زمینه‌های حمل و نقل و ترانزیت و داشتن منافع مشترک با ایران بر امنیت ملی کشور تأثیر دارد.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۹/۳۵۰	۰/۵۲۰	H	۰/۶۳	۰/۴۱		
بهمنظور افزایش پتانسیل درآمد ترانزیت از مسیر ایران تأمین امنیت توسط دستگاه‌های ذی‌ربط با این افزایش رابطه مستقیم دارد.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۲۸/۸۶۶	۱/۰۷۳	H	۱/۱۵	۱		
گره زدن منافع منطقه‌ای با دیگر کشورها از طریق کنترل کریدورهای بین‌المللی ترانزیت کالا می‌تواند راهبرد موقی برای توسعه امنیت ملی کشور باشد.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۱۹/۵۱۷	۰/۷۹۸	H	۰/۸۸	۰/۷۲		
ایجاد کریدورهای بین‌المللی ترانزیت از طریق توسعه مسیرهای راه‌آهن و بزرگراه‌ها در مناطق مرزی باعث امنیت بیشتر در مرزها می‌شود.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۲۱/۶۶۲	۰/۸۱۶	H	۰/۸۹	۰/۷۴		
استفاده گمرک از تکنولوژی پیشرفته اشعه ایکس و اشعه گاما باعث افزایش امنیت ترانزیت خارجی می‌شود.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۳۱/۸۸۰	۱/۳۶۳	H	۱/۴۵	۱/۲۸		
پیامدهای منفی ناشی از قاچاق کالا در کشور دراز مدت می‌تواند امنیت ملی کشور را تهدید کند.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۱۷/۵۵۵	۰/۸۴۸	H	۰/۹۴	۰/۷۵		
امنیت افزایش روابط سیاسی و بین‌المللی با کشورهای همسایه تا چه اندازه بر توسعه ترانزیتی کالا از مسیر کریدورهای بین‌المللی ایران مؤثر است.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۳۳/۱۳۹	۱/۱۹۶	H	۱/۲۷	۱/۱۲		
توسعه روابط سیاسی با کشورهای اروپایی بر افزایش حجم ترانزیت خارجی کالا از کریدورهای بین‌المللی ایران مؤثر است.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۲۵/۴۷۹	۱/۰۵۳	H	۱/۱۳	۰/۹۷		
ثبات سیاسی و اقتصادی کشور می‌تواند باعث بالا رفتن درآمد حاصله از ترانزیت کالا از مسیر کریدورهای بین‌المللی ایران شود.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۳۷/۶۵۶	۱/۲۳۷	H	۱/۳۰	۱/۱۷		
افزایش ترانزیت از مسیر کریدورهای ایران با افزایش اعتبار سیاسی و بین‌المللی رابطه مستقیم دارد.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۲۱/۰۷۲	۰/۹۴۲	H	۱/۰۳	۰/۸۵		
توسعه راه‌آهن و جاده‌های کشور در زمان جنگ و بحران باعث تعویت نقش بازدارندگی نیروهای نظامی می‌شود.	۰/۰۰۱	۳۴۱	۱۷/۲۲۸	۰/۹۵۹	H	۱/۰۷	۰/۸۵		
زیرساخت‌های موجود بستر مناسبی را برای توسعه ترانزیت کالا از مسیر	۰/۰۰۹	۳۴۱	۲/۶۳۵	۰/۱۳۵	H	۰/۲۳	۰/۰۳		

							کریدورهای ایران تأمین نموده است
۰/۰۳	-۰/۱۶	L	-۰/۰۶۴	-۱/۲۹۳	۳۴۱	.۰/۱۹۷	توسعه قطارهای برقی و سریع السیر در افزایش ترانزیت کالا در مسیر کریدورهای ایران موثر باشد
۱/۳۶	۱/۱۹	H	۱/۲۷۵	۲۹/۲۰۹	۳۴۱	.۰/۰۰۱	قانون گمرکی حال حاضر کشور در سرعت بخشیدن به ترانزیت کالا از مسیر ایران مؤثر بوده است
-۰/۰۴	-۰/۲۴	L	-۰/۱۴۰	-۲/۲۸۴۸	۳۴۱	.۰/۰۰۱	ارائه تخفیفات پلکانی به کشورهای آسیایی به شرط افزایش حجم ترانزیت از مسیر ایران می‌تواند باعث رشد و توسعه اقتصاد ایران شود.
۰/۸۳	۰/۶۵	H	.۰/۷۴۳	۱۶/۳۲۶	۳۴۱	.۰/۰۰۱	قانون گمرکی ایران تا چه اندازه در جلوگیری از قاچاق گمرکی کالا در زمان ترانزیت خارجی موثر است
-۰/۱۸	-۰/۳۹	L	-۰/۲۸۷	-۵/۳۰۸	۳۴۱	.۰/۰۰۱	بهبود (سرعت، سهولت و دقت) عملیات گمرکی باعث افزایش حجم ترانزیت کالا از حاک کشوری شود
۱/۲۲	۱/۰۵	H	۱/۱۳۵	۲۷/۴۰۸	۳۴۱	.۰/۰۰۱	تجهیز گمرک به امکانات کترولی پیشرفته و مانیتورینگ الکترونیکی کالاهای ترانزیتی در کاهش قاچاق کالا در کشور مؤثر است.
۱/۳۹	۱/۲۳	H	۱/۳۱۳	۳۲/۳۹۷	۳۴۱	.۰/۰۰۱	استفاده از سیستم یکپارچه گمرکی، استفاده از اسناد الکترونیکی، تبادل الکترونیکی داده‌ها بین سازمان‌های همکار و هم‌جوار باعث تسهیل تجارت و افزایش حجم ترانزیت می‌شود.
۱/۳۷	۱/۲۱	H	۱/۲۹۲	۳۲/۸۲۷	۳۴۱	.۰/۰۰۱	با توجه به پویایی پدیده تجارت، قانون امور گمرکی و آینین نامه اجرایی ۴۰ سال قبل می‌تواند جوابگوی نیازهای گمرکات نوین باشد.
-۰/۴۴	-۰/۶۳	L	-۰/۵۳۵	-۱۰/۹۷۸	۳۴۱	.۰/۰۰۱	عبور کریدورهای ترانزیتی کالا از مناطق و استان‌های محروم کشور تا چه اندازه بر محرومیت‌زدایی و ایجاد اشتغال و همیستگی می‌تأثیر دارد.
۱/۱۶	۰/۹۸	H	۱/۰۷۳	۲۳/۵۹۸	۳۴۱	.۰/۰۰۱	توسعه کریدورهای ترانزیت از مسیر ایران می‌تواند باعث جذب سرمایه‌های خارجی و توسعه اقتصادی کشور شود
۱/۱۲	۰/۹۸	H	۱/۰۵۳	۲۹/۸۴۷	۳۴۱	.۰/۰۰۱	توسعه ترانزیت خارجی کالا از مسیر کریدورهای ایران می‌تواند باعث وابستگی تجاری، سیاسی و امنیتی کشورهای مبدأ و مقصد و کشورهای واقع در مسیر شود
-۰/۷۹	۰/۶۱	H	۰/۶۹۹	۱۵/۹۴۶	۳۴۱	.۰/۰۰۱	سهولت در ترانزیت کالا از مسیر کریدورهای بین‌المللی ایران می‌تواند باعث افزایش آمار قاچاق کالا و مواد مخدوش از این مسیر به کشورهای دیگر شود.
-۰/۱۸	-۰/۰۱	L	-۰/۰۸۸	۱/۸۰۵	۳۴۱	.۰/۰۷۲	ترانزیت خارجی کالا از مسیر کریدورهای بین‌المللی و وابستگی حاصل از آن در جلوگیری از تنفس و اختلافات کشورها و امنیت منطقه‌ای تأثیر می‌دارد.
-۰/۶۹	۰/۵۳	H	۰/۶۱۴	۱۵/۱۷۱	۳۴۱	.۰/۰۰۱	بهره‌گیری از حمل و نقل چندوجهی در ترانزیت خارجی کالا از طریق کریدورهای بین‌المللی می‌تواند به رشد و توسعه کشور کمک کند.
۱/۰۴	۰/۸۹	H	۰/۹۶۵	۲۴/۷۲۸	۳۴۱	.۰/۰۰۱	افزایش ترانزیت خارجی از مسیر کریدورهای بین‌المللی ایران تا چه اندازه بر درآمد زایی و توسعه اقتصاد کشور مؤثر می‌باشد.

یکی از ابزارهای مهم و اولیه در طراحی هر چرخه حمل و نقل بین‌المللی کالا، شناختن مسیرهای موجود و گزینش مناسب‌ترین آنها، برای اجرای حمل به شمار می‌رود. با توجه به گستردگی شبکه اتصال در ایران، استفاده از حمل و نقل ریلی در بخش وسیعی از کشور میسر است. اما شناسایی دلان‌های ترابری کشور که در امر حمل و نقل بین‌المللی کالا مورد استفاده قرار می‌گیرند، بسیار حائز اهمیت است. در این راستا، پیگیری اتفاقات موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای با عراق و چین، و همچنین نهایی‌سازی موافقتنامه‌های خلیج فارس-دریای سیاه بین شش کشور ایران، ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، بلغارستان و یونان، و همچنین موافقتنامه چاههار کوتاه‌ترین مسیر دریایی بین‌المللی است و کم‌هزینه‌ترین و گیوند. از این‌رو، انجام موارد زیر پیشنهاد می‌شود: (۱) با توجه به اینکه بندر چاههار کوتاه‌ترین مسیر دریایی بین‌المللی است و کم‌هزینه‌ترین و نزدیک‌ترین بندر به کشورهای محصور در خشکی، بهویژه افغانستان است، بهتر است که هرچه سریع‌تر نسبت به احداث زیرساخت‌های بندری و اتمام مراحل بعدی اقدام شود. در این میان، زیرساخت‌های ریلی یکی از مهم‌ترین عوامل مورد نظر در بحث حمل و نقل هستند و باعث تحول و توسعه اقتصادی، اجتماعی و سیاسی منطقه و کشور خواهد شد، (۲) توسعه زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و دریایی دلان‌های بین‌المللی، که یکی از زمینه‌های رشد اقتصادی هستند، (۳) تسهیل انجام امور گمرکی به منظور افزایش سرعت در ترابری کالا از دلان‌های بین‌المللی، (۴) تأمین امنیت راه‌های کشور توسط مبادی تأمین‌کننده امنیت به منظور تسهیل ترابری از مسیر دلان‌های بین‌المللی، (۵) مشارکت دولت و بخش خصوصی به منظور افزایش و توسعه دلان‌های بین‌المللی و (۶) توسعه قطارهای تندرو به منظور افزایش سرعت ترابری.

References

1. H. Rohani, (2011). National Security and Economic System of Iran. Strategic Research Center publication.
2. M. Tahami, (2011). National Security, Doctor, Defense and Security Policies. Publishing Aja.
3. M. Naserian, (2001). Evaluation of rail network development projects in the east of the country. Chabahar Conference, Transit and East Country Development, June.
4. Y. Safavi, (2006). Military Geography of Iran, Geographical Information System of Armed Forces, Volume II.
5. A. Sepahi, (2013). Analysis of the Potential of Railroad Transit Industry from the Islamic Republic of Iran, International Conference on Industrial Management and Engineering.
6. H. Sadeghi, (2014). History of Transportation and Transit and its Development and Related Conventions, Fourth National Conference and 2nd International Accounting and Management Conference, Tehran, August.
7. H. Pour Ahmadi, (2002). Political Economy and the Interaction of the Government and the Global System: The Necessity of New Research in the Formulation of Foreign Policy. Quarterly Journal of Foreign Policy, Year 16, No. 2.
8. J. Rosandel, (1995). National Security and the International System. Publication, Tehran, Iran.
9. A.Yahya Abadi, F .Akbaran, (2011). Analysis of Infrastructure Infrastructure of Transportation Industry on Economic Growth in Iran. International Conference on New Research Achievements in Management, Accounting and Economics.
10. A. Ziari, A. Bandar Abad, K.Khibari, (2015). The Role of Road Transport Infrastructure on Economic Development in Case Study Zone of Isfahan Province. International Conference on Architectural and Urban Engineering, Tehran, June.
11. A. Rezaei Arjvardavi, (2004). Importance and position of the transportation industry in promoting the economy of the country. Eleventh General Students Conference, Hormozgan, December.
12. Office of Regional Planning. (2004). Regional Diversity Map, Management and Planning Organization, Tehran.