

جهش ۳برابری کرایه‌ها و سرریز هزینه‌های ترانشیپ به شریان تولید

فاکتور نجومی یک دوربرگردان دریایی



کیمیا ملکی: اعمال فشارهای نظامی و محاصره مسیرهای کشتیرانی تجاری در آب‌های جنوبی کشور توسط نیروهای فرمانطقه‌ای، زنجیره تامین و بازرگانی خارجی ایران را وارد پیچیده‌ترین کارزار لجستیکی و اقتصادی سال‌های اخیر کرده است. خلیج‌فارس و بنادر جنوبی که تا پیش از این مجرای ورود نزدیک به ۸۰ درصد از اقلام فله‌ای، کانتینری و نهاده‌های اساسی کشور به شمار می‌رفتند با جهش سنگین نرخ بیمه‌های جنگی و تغییر اجباری مسیر خطوط بزرگ کشتیرانی روبه‌رو شدند. در مواجهه با این شوک لجستیکی، سیاست‌گذار کلان اقتصادی با اجرای راهبرد تنوع‌بخشی به مبادی ورودی، نقل جریان مبادلات را به بیش از بیست گذرگاه مرزی فعال، پایانه‌های ریلی پیرامونی و بنادر حاشیه دریای خزر منتقل ساخت تا از وقوع بحران در ذخایر راهبردی کالاهای اساسی جلوگیری کند. با این حال تحلیل داده‌های گمرکی و گزارش‌های تجاری نشان می‌دهد که گلوگاه بنیادین این محاصره، نه در تامین مایحتاج بلکه در تورم سنگین هزینه‌های ترانزیت، کندی چرخه انتقال مواد اولیه صنعتی و محدودیت ناوگان جاده‌ای تجلی یافته است.

بازآرایی ژئوپلیتیک تجارت و گستره مرزهای پیرامونی

ساختار جغرافیایی ویژه کشور با برخورداری از ۷ هزار کیلومتر مرز مشترک زمینی و آبی با ۱۵ کشور منطقه، مانع از شکل‌گیری یک انسداد مطلق فیزیکی در جریان تجارت خارجی شده است.

ریسک بیمه‌ای و هزینه‌های دریانوردی را به شدت بالا برده است. در همین چارچوب، جلسات ستاد ویژه اقتصادی دولت و شورای عالی امنیت ملی به صدور مصوباتی انجامید که بر اساس آن‌ها، بنادر امیرآباد، نوشهر و انزلی به باراندازهای اصلی تخلیه غلات، روغن خام و دانه‌های روغنی از مبدأ روسیه و قزاقستان تبدیل شدند تا بیش از نیمی از بار تأمین کالاهای اساسی کشور به حوضه خزر منتقل شود.

هم‌زمان، بهره‌گیری از بنادر مستقر در خارج از محدوده محاصره و بهره‌برداری از پایانه‌های تجاری پیرامونی توانست جریان ورودی محموله‌ها را به شکل پایدار حفظ کند.

هرمز جایگزین فوری ندارد



مرزی میرجاوه و ریمدان، می‌تواند بارانداز مناسبی برای انتقال بخشی از بارهای کانتینری بدون ورود به هرمز باشد.

عضو هیات رئیسه اتاق ایران در عین حال به چالش‌های بنیادین این محور اشاره کرد و گفت: کمبود تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری، محدودیت انبارهای استاندارد، فقدان خطوط منظم و پیوسته کشتیرانی، کمبود شدید ناوگان حمل جاده‌ای و مهم‌تر از همه، تکمیل نشدن حلقه ریلی چاپهار-زاهدان، مانع از آن می‌شود که بتوان در کوتاه‌مدت حجم عظیمی از بارهای تجاری را به این منطقه هدایت کرد. علاوه بر این، چالش‌های امنیتی در ایالت بلوچستان پاکستان، ضعف زیرساخت‌های مواصلاتی و بوروکراسی فرسایشی در گمرکات مرزی، ظرفیت بهره‌برداری فوری از این محور را محدود می‌سازد. از سوی دیگر، افغانستان نیز بیش از آنکه یک مبدأ تأمین کالا باشد، یک معبر فرعی برای دسترسی به آسیای مرکزی محسوب می‌شود. از این‌رو باید تصریح کرد که چاپهار یک دارایی راهبردی و پاکستان یک مسیر پشتیبان است، اما هیچ‌یک جانشین عاجل برای بار انبوه فله دریایی نیستند.

■ عمان ظرفیتی مکمل است

کاشفی با تحلیل جایگاه سلطان نشین عمان در نقشه لجستیکی ایران اظهار داشت: در خصوص عمان باید کاملاً واقع‌بینانه ارزیابی کرد؛ تنها مسیر ترانزیت دریایی از بنادر عمان به چاپهار با نقاط عملیاتی شرق تنگه هرمز می‌تواند نقش دورزننده این آبراهه را ایفا کند. با این حال، هنوز یک خط کشتیرانی منظم، با ظرفیت بالا و دارای پوشش‌های بیمه‌ای کامل در این مسیر احراز و تثبیت نشده است؛ لذا عمان در مقطع کنونی صرفاً یک ظرفیت مکمل قابل فعال‌سازی به‌شمار می‌رود و نباید آن را یک کاتال بافعل و بدون نقص تأمین پنداشت.

وی همچنین با نفی فرضیه جایگزینی بنادر عراقی به جای خلیج فارس تأکید کرد: ظرفیت بافعل عراق متکلی بر مبادی زمینی است و هرچند راهاندازی خط‌آهن شلمچه-بصره ترانزیت منطقه‌ای را تقویت خواهد کرد، اما بنادر ام‌القصر عراق به‌هیچ‌عنوان آلترناتیو هرمز نخواهد بود؛ چراکه کشتی‌های تجاری برای پهلوگیری در ام‌القصر نیز ناگزیر به عبور از قلب تنگه هرمز هستند.

■ جهش ۳ برابری در برخی مسیرها

کاشفی در پاسخ به این پرسش که هزینه تأمین کالا در شرایط بحران چقدر افزایش می‌یابد، تصریح کرد: نمی‌توان یک فرمول یا درصد واحد و جهان‌شمول برای جهش هزینه‌ها تعیین کرد؛ چراکه ساختار بهای تمام‌شده تأمین غلات استراتژیک، اقلام دارویی و قطعات حساس صنعتی کاملاً متفاوت است. مؤلفه‌هایی همچون کرایه حمل، حق بیمه، کارمزد صرافیه‌ها برای انتقال ارز، هزینه‌های ترانشیپ و بارگیری مجدد، انبارداری، توقف‌های مرزی، نوسانات ارزی و خواب نقدینگی، وزن‌های متفاوتی در بهای تمام‌شده دارند. وی یادآور شد: به‌عنوان نمونه، در مسیر ام‌القصر به شلمچه، برآوردها حاکی از آن است که هزینه ترانزیت به حدود سه برابر مسیر متعارف و سنتی دبی افزایش می‌یابد؛ اما این عدد را نمی‌توان به کل

فشار مضاعف بر پایانه‌های زمینی و کریدورهای ریلی

تغییر هندسه تجارت از دریا به خشکی، پایانه‌های مرزی ایران را با موج کم‌سابقه‌ای از تقاضای ترانزیتی روبه‌رو ساخت. در مرزهای شمال‌غرب، گمرک بازرگان با رشد ۵۰ درصدی حجم ترافیک کامیونی روبه‌رو شد و مدیریت نوبت‌دهی الکترونیکی در مرز گوربلاغ ترکیه در دستور کار قرار گرفت. در غرب کشور، فعال‌سازی ظرفیت‌های بندر ام‌القصر و ترانشیپ جاده‌ای از مرز شلمچه به عنوان گذرگاه فرعی کانتینری به کار گرفته شد تا کالاهایی که امکان تخلیه در بنادر جنوبی را نداشتند از این مسیر به کشور وارد شوند. در امتداد مرزهای جنوب‌شرقی نیز پایانه‌های ریمدان و میرجاوه روزانه صدها تردد کامیونی را برای ورود دام زنده، برنج و نهاده‌های دامی از شبه‌قاره هند میزبانی کردند. در کنار این مسیرهای جاده‌ای، فعال‌سازی ظرفیت‌های کریدور ریلی ۱۰ هزار کیلومتری چین به ایران توانست زمان ارسال برخی محموله‌های باارزش افزوده بالا، اقلام دارویی و قطعات صنعتی را از یک ماه دریایی به حدود ۲ هفته ریلی کاهش دهد.

دوگانگی ذخایر استراتژیک و تنگنای خطوط تولید

بررسی روندهای بازرگانی کشور در ۵ ماهه نخست سال جاری حاکی از آن است که علی‌رغم کاهش بیست‌وشش درصدی ارزش واردات و رسیدن آن به رقم هفده میلیارد دلار، ذخایر کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی با اتکا به واردات مستمر از مبادی شمالی و اجرای رویه‌هایی نظیر لغو سقف و سابقه بازرگانی در استان‌های مرزی در سطح اطمینان‌بخش بیش از چهار و نیم میلیون تن باقی ماند. اما در سوی دیگر، بخش تولید و صنایع کشور با چالش‌های ساختاری عمیقی مواجه شدند چراکه زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی کشور توان پوشش کامل انتقال محموله‌های کانتینری عظیم دریایی را نداشته و به گفته فعالان حمل‌ونقل، در بهترین حالت تنها بخش محدودی از نیازهای صنعتی پایانه تجابه‌جایی از طریق کریدورهای جایگزین را دارد. این محدودیت ناوگان جاده‌ای در کنار افزایش تصاعدی کرایه‌های حمل زمینی و تداوم گره‌های ارزی، بهای تمام‌شده مواد واسطه‌ای و اقلام مورد نیاز کارخانجات از جمله داروها و شوینده‌ها را بین ۵۰ تا ۱۰۰ درصد افزایش داده و فشار نقدینگی سنگینی را بر بنگاه‌های صنعتی تحمیل کرده است.

سخن پایانی

برآیند شواهد آماری و واقعیت‌های میدانی رسانه‌ها بیانگر آن است که استراتژی محاصره دریایی در متوقف ساختن شریان حیات زیستی و غذایی جامعه ناکام مانده و تاب‌آوری سرزمینی ایران توانسته خطرات انسداد کالا را دفع کند. با این حال، تداوم این چالش مستلزم هوشیاری سیاست‌گذار نسبت به فرسایش بنیه تولید داخلی است، زیرا شوک هزینه‌های مضاعف لجستیکی مستقیماً به مصرف‌کننده نهایی منتقل می‌شود. صیانت از پایداری تولید و مهار تورم وارداتی در ماه‌های پیش‌رو، منوط به روان‌سازی رویه‌های گمرکی، توسعه سریع ناوگان ترانشیپ جاده‌ای و ریلی، تسریع در ترخیص اقلام واسطه‌ای از گمرکات مرزی و بسط پیمان‌های پولی است تا کشور بتواند هزینه مبادله را به کمترین سطح ممکن کاهش داده و از این تنگنای ژئوپلیتیک با موفقیت عبور کند.

