

قفل مرزها چگونه قیمت‌ها را پرواز می‌دهد؟

شیخون کرایه‌های دلاری به سفره مردم



کیمیا ملکی: شریان‌های تامین کالا و کریدورهای ترانزیتی کشور در هفته‌های اخیر وارد گردابی پرهزینه شده‌اند که صدای امواج آن به‌زودی در سبد خرید خانوارها شنیده خواهد شد. پرواز ناگهانی کرایه حمل زمینی از بنادر و مبادی ترکیه به مرزهای ایران که در بازه‌ای کوتاه از کف هزار و ۵۰۰ دلار به سقف کم‌سابقه هشت هزار دلار رسیده دیگر یک چالش درون‌صنفی میان شرکت‌های باربری و تجار نیست بلکه پیش‌لرزه موج تازه‌ای از تورم فشار هزینه است. هم‌زمانی این جهش پنج‌برابری با رسوب هشت هزار کامیون در پشت گذرگاه بازرگان، تحمیل جریمه روزانه ۱۷۵ دلاری توقف کانتینرها و قفل شدن بیست‌روزه مرزهای شرقی، بهای تمام‌شده واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای را به مرز هشدار رسانده است. اگر گره کور پایانه‌های مرزی با دیپلماسی فوری گم‌رکی باز نشود، این شوک لجستیکی مستقیماً روی برچسب قیمت اقلام مصرفی و خوراکی مردم تخلیه می‌شود.

وقتی کرایه راه ۳۰درصد فاکتور را می‌بلعد

و به بازار عرضه می‌کردند. اما تکانه‌های هفته‌های اخیر، این توازن دیرینه را به کلی برهم زده است. کرایه حمل هر دستگاه کانتینر از مبادی بارگیری در ترکیه به‌ویژه بنادر جنوبی و غربی نظیر مرسین و استانبول به مقصد مراکز صنعتی ایران، با جهشی بیش از ۴۰۰ درصد، از محدوده متعارف هزار و ۵۰۰ دلار عبور کرده و روی تابلوی اعلام بار شرکت‌های کربری به رقم خیره‌کننده هشت هزار دلار رسیده است. این پرواز قیمتی، معادلات حسابداری واردات را زیرورو کرده است. اکنون در بسیاری از محموله‌های شامل مواد اولیه، اقلام بسته‌بندی و کالاهای واسطه‌ای که ارزش دلاری هر کانتینر آن‌ها در محدوده ۲۵ تا ۳۰ هزار دلار قرار دارد، صرفاً هزینه کرایه جاده‌ای نزدیک به ۲۵ تا ۳۰ درصد کل ارزش فاکتور خرید را می‌بلعد. به بیان ساده‌تر، اگر تا دو ماه پیش یک واحد تولیدی برای انتقال محموله خود از ترکیه رقمی در حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیون تومان بابت کرایه حمل می‌پرداخت، امروز برای همان مسیر و همان میزان بار، ناگزیر است نزدیک به نیم میلیارد تومان هزینه کند؛ رقمی که هیچ ارزش افزوده‌ای به کیفیت کالا اضافه نمی‌کند و تنها به عنوان یک سررار تورمی روی قیمت نهایی می‌نشیند.

چگونه بحران آب‌های جنوب جاده‌های غرب را قفل کرد؟

پیش از این از طریق اقیانوس و خلیج‌فارس وارد می‌شدند، به سمت بنادر هاب در دریای مدیترانه به‌ویژه بندر مرسین ترکیه هدایت شدند تا ادامه مسیر را از راه زمین و مرز بازرگان طی کنند. این تغییر مسیر ناگهانی، یک شوک تقاضای بی‌سابقه در بازار حمل‌ونقل جاده‌ای ترکیه به ایران ایجاد کرد. در حالی که هزاران کانتینر در بنادر ترکیه تخلیه شده و در انتظار بارگیری روی کشتنده‌ها بودند، ظرفیت ناوگان جاده‌ای دارای مجوز تردد دوطرفه کاملاً ثابت بود. برهم خوردن ناگهانی تعادل عرضه و تقاضا، میدان را برای مزایده کرایه‌ها باز کرد. صاحبان بار که از بابت فسادپذیری کالا، جریمه دموراز بندری یا خواب خط تولید کارخانه‌های خود نگران بودند، وارد رقابتی ناخواسته برای تصاحب کامیون‌های موجود شدند و نرخ کرایه در عرض چند هفته از هزار و ۵۰۰ دلار به قله هشت هزار دلار پرتاب شد.

مکانیسم انتقال؛ از باسکول پایانه تا قفسه سوپرمارکت‌ها

هزار و ۵۰۰ دلار کرایه بیشتر و ۳ هزار دلار جریمه دموراز پرداخت می‌شود، در مجموع نزدیک به ۱۰ هزار دلار هزینه مازاد به آن پارت وارداتی تحمیل شده است. کارخانه تولیدکننده برای جلوگیری از زیاندهی، این هزینه چندصد میلیون تومانی را روی تیراز تولید سرشکن می‌کند که خروجی آن، افزایش چنددرصدی قیمت کارخانه‌ای هر بسته محصول است. دوم، اختلال در زنجیره عرضه و کاهش تولید است. معطلی ۲۰ روزه کامیون‌ها در مرزهای بازرگان و ریمدان به معنای نرسیدن به‌موقع مواد اولیه به خط تولید است. توقف موقت خطوط تولید یا کارکرد با ظرفیت پایین‌تر، هزینه سربرار کارخانه‌ها را بالا برده و عرضه کالا به شبکه توزیع را کاهش می‌دهد؛ رخدادی که به طور طبیعی قیمت‌های بازاری را تحریک می‌کند. سوم، بلوکه شدن نقدینگی و هزینه مالی است. رسوب یک‌ماهه کالا در مرز، دوره بازگشت سرمایه تولیدکننده را طولانی‌تر می‌کند. در اقتصادی که نرخ تامین مالی و بهره بانکی بالاست، هر هفته تأخیر در تبدیل مواد اولیه به محصول نهایی، هزینه مالی سنگینی به بنگاه تحمیل می‌کند که در نهایت مصرف‌کننده نهایی تاوان آن را در پای صندوق فروشگاه می‌پردازد.

سخن پایانی

ریمدان، تنها یک معضل ترافیکی یا صنفی نیست؛ بلکه بمب ساعتی هزینه‌ای است که با هر شب توقف و تحمیل جریمه‌های ۱۷۵ دلاری، قدرت خرید مردم را هدف قرار می‌دهد. اگر سیاست‌گذار اقتصادی با نگاهی جزیره‌ای و بروکراتیک از کنار این گلوگاه عبور کند، سرریز شدن این هزینه‌های سنگین ارزی به قیمت نهایی

بحران کم‌سابقه در مرزهای تجاری و پرواز پنج‌برابری کرایه‌های ترانزیت، بار دیگر این حقیقت اقتصادی را اثبات کرد که امنیت سفره خانوار و ثبات قیمت‌ها در بازار داخلی، مستقیماً از گیت‌های خروجی گمرکات و روانی جاده‌های ترانزیتی عبور می‌کنند. صف‌های کیلومتری کشتنده‌ها در بازرگان و معطلی‌های بیست‌روزه در

جریمه ۱۷۵ دلاری برای هر شب خواب سرمایه

پرواز اسمی کرایه‌های باربری تنها بخش نخست این صورت‌حساب سنگین است؛ بخش دوم ماجرا در بیابان‌های منتهی به گمرکات و در قالب پدیده‌ای ویرانگر به نام «دموراز» یا جریمه دیرکرد کانتینر و خواب ناوگان رقم می‌خورد. در حال حاضر نزدیک به هشت هزار دستگاه کامیون و کشنده ترانزیتی در کریدور منتهی به مرز بازرگان متوقف مانده‌اند. تراکم شدید، کندی تشریفات اداری، ناهماهنگی در پذیرش مرزی و اختلال‌های مقطعی در سامانه‌های گمرکی دو سوی مرز باعث شده زمان عبور یک کامیون از این گلوگاه به دو تا سه هفته افزایش یابد. در قواعد حمل‌ونقل بین‌المللی، هر کانتینر و هر دستگاه کشنده برای تخلیه و بازگشت دارای یک مهلت زمانی مشخص است. زمانی که کامیون در صف‌های چندده کیلومتری مرز زمین‌گیر می‌شود، شمارشگر جریمه‌های ارزی به کار می‌افتد. به طور میانگین، نرخ روزانه دموراز و حق توقف برای کانتینرهای خارجی و ناوگان بین‌المللی حدود ۱۷۵ دلار در هر شبانه‌روز محاسبه می‌شود.

نگاهی به یک فرمول ساده ریاضی، عمق فاجعه را نمایان می‌کند: توقف ۱۵ تا ۲۰ روزه یک محموله در پشت مرز، پیش از آنکه چرخ کامیون حتی وارد محوطه گمرکی داخل کشور شود، رقمی معادل دو هزار و ۶۰۰ تا سه هزار و ۵۰۰ دلار هزینه خالص معطلی روی دست صاحب کالا می‌گذارد. این مبلغ، جدای از زیان خواب سرمایه ریالی و جریمه‌های بانکی ناشی از تأخیر در رفع تعهد ارزی است. زمانی که محموله سرانجام به انبار کارخانه می‌رسد، حسابراران صنعتی تمامی این ارقام دلاری را با نرخ روز تسعیر کرده و مستقیماً بر بهای تمام‌شده هر واحد محصول سرشکن می‌کنند.

سرایت قفل‌شدگی به مرزهای شرقی

بحران لجستیک جاده‌ای، محدود به مرزهای شمال‌غربی باقی نماند و طبق قاعده ظروف مرتبطه، پایانه‌های شرقی کشور را نیز درگیر کرد. هم‌زمان با گره کور بازرگان، در مرزهای شرقی و به‌ویژه گذرگاه استراتژیک ریمدان در استان سیستان و بلوچستان که شریان اصلی مبادلات تجاری با پاکستان و تامین برخی اقلام اساسی و خوراکی است، کامیون‌ها با توقف‌های فرساینده ۲۰ تا ۲۵ روزه روبه‌رو شده‌اند.

ضعف زیرساخت‌های پایانه مرزی، کمبود تیرپارک‌های استاندارد، نبود امکانات رفاهی و خدماتی برای رانندگان، کندی تبادل اسناد و ناهماهنگی‌های اداری در آن سوی مرز، صدها دستگاه کشنده باری را در شرق کشور زمین‌گیر کرده است. این قفل‌شدگی دوطرفه در شرق و غرب کشور، چرخش ناوگان ملی را فلج کرده است. کامیونی که باید بار خود را در مرز ریمدان یا میرجاوه ظرف ۴۸ ساعت تخلیه می‌کرد و برای جبران کمبود ناوگان راهی مرزهای غربی می‌شد، نزدیک به یک ماه در بیابان‌های شرقی معطل می‌ماند. این انجماد ناوگان، کمبود کامیون آماده به کار در کل شبکه ترانزیتی کشور را تشدید کرده و مانع از شکستن حباب کرایه‌ها در مسیر ترکیه شده است.

سه گام فوری برای باز کردن گره مرزها

مهار این موج تورمی پیش از آنکه به طور کامل در شاخص بهای تولیدکننده و مصرف‌کننده بنشیند، نیازمند مداخله فوری و هماهنگ دستگاه‌های متولی از وزارت راه و شهرسازی و گمرک گرفته تا وزارت صمت و دستگاه دیپلماسی است. بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد باز کردن این قفل لجستیکی در گرو اجرای سه بسته عملیاتی کوتاه‌مدت است: دیپلماسی فعال گمرکی و شبانه‌روزی شدن واقعی پایانه‌ها؛* نخستین و حیاتی‌ترین اقدام برای متوقف کردن کنتور جریمه ۱۷۵ دلاری دموراز، تخلیه صف هشت هزار تایی بازرگان و گره ۲۰ روزه ریمدان است. تشکیل کارگروه مشترک اضطراری با مقامات گمرکی و مرزبانی ترکیه و پاکستان برای افزایش ظرفیت پذیرش روزانه، استقرار شیفت‌های کامل ۲۴ ساعته در هر دو سوی مرز و حذف تشریفات کاغذی و موازی‌کاری‌های کنترلی، می‌تواند زمان توقف را به استانداردهای متعارف بازگرداند.

تعدیل مبنای محاسبه حقوق گمرکی در شرایط اضطراری: از آنجا که حقوق ورودی و عوارض گمرکی بر مبنای ارزش سی‌آف شامل کرایه حمل محاسبه می‌شود، پنج برابر شدن کرایه حمل به معنای افزایش خودکار مآخذ محاسبه عوارض گمرکی و مالیات بر ارزش افزوده در مبادی ورودی است. به عبارت دیگر، جهش کرایه حمل، عوارض دولتی واردات را هم به شکل تصاعدی بالا برده است. سیاست‌گذار می‌تواند با ابلاغ یک مصوبه فوری، مبنای محاسبه کرایه حمل در فرمول گمرکی را روی نرخ‌های پایه پیش از بحران تثبیت کند تا بار مضاعفی به تولیدکننده تحمیل نشود.

تسهیل چرخش ناوگان و مهار دلالی کرایه در مبدأ: ایجاد مشقوق‌های سوختی و مرزی برای کامیون‌های ایرانی جهت اعزام سریع به مبادی بارگیری در ترکیه، در کنار نظارت بر فرآیند اعلام بار و جلوگیری از مزایده‌های کاذب دلالان حمل‌ونقل، کفه عرضه ناوگان را سنگین‌تر کرده و حباب هشت هزار دلاری کرایه‌ها را تخلیه خواهد کرد.

کالاهای اساسی و صنعتی گریزناپذیر خواهد بود. زمان برای مداخله دیپلماتیک و اجرایی در مرزها بسیار تنگ است؛ باز کردن گره پایانه‌ها باید پیش از آنکه شعله این تورم لجستیکی دامن بازار مصرف را بگیرد، در اولویت نخست تصمیم‌گیران قرار گیرد.