



روایت مهمان از اقتصاد یک‌طرفه در بنادر شمالی

طاسم خزر

کیمیا ملکی: در ادبیات توسعه بازرگانی نزدیکی جغرافیایی به بازارهای مصرف و دسترسی به مرزهای آبی، تضمین‌کننده رونق صادرات است؛ قاعده‌ای که به شکلی حیرت‌آور در مرزهای شمالی ایران نقض شده است. سال‌هاست که در ادبیات اقتصادی، سخن از لزوم تنوع‌بخشی به مبادی صادراتی و جبران افت آمار تجارت با تکیه بر بازار ۳۰۰ میلیون نفری حوزه اوراسیا و حاشیه خزر به میان می‌آید. با این حال، عملکرد واقعی بنادر شمالی حکایت از آن دارد که کاسپین هرگز نتوانسته فراتر از یک بارانداز سنتی و کم‌رسمق برای تخلیه غلات وارداتی عمل کند. حال بررسی موشکافانه تراز تجاری نشان می‌دهد که مشکل خزر صرفاً کمبود اسکله یا افت تراز آب نیست بلکه زنجیره‌ای از تضادهای ساختاری اقتصادی، تشابه سبب صادراتی، فقر زیرساخت کانتینری- سردخانه‌ای و دیپلماسی تجاری فشل‌مانع از آن شده که ایران بتواند از خوان گسترده بازار همسایگان متمول شمالی سهمی درخور تراز اقتصادی خود بردارد.

وقتی همسایه خریدار کالای تو نیست

نخستین و عمیق‌ترین مانعی که خزر را در حاشیه تجارت ایران نگه داشته، ساختار درون‌مایه‌ای اقتصادهای پیرامون آن است. تجارت زمانی شکل می‌گیرد که مزیت‌های نسبی مکمل یکدیگر باشند. در جنوب، ایران نفت، گاز، فرآورده‌های پتروشیمی، قیر و فولاد را به کشورهایی در شرق آسیا، شبه‌قاره هند و خاورمیانه می‌فروشد که تشنه انرژی و مواد خام اولیه‌اند. اما در شمال، ایران با کشورهایی روبه‌روست که دقیقاً همان کالاهای سبب صادراتی ما را تولید می‌کنند؛ آن هم در مقیاسی بزرگ‌تر و با استانداردهایی منطبق‌تر بر بازار جهانی. روسیه و قزاقستان غول‌های نفت، گاز، اوره و محصولات فلزی جهان هستند؛ آذربایجان و ترکمنستان نیز بر پایه صادرات هیدروکربوری بنا شده‌اند.

در نتیجه اصلی‌ترین اقلامی که ۹۰ درصد درآمدهای ارزی غیرنفتی ایران را در جنوب می‌سازند، در شمال اساساً خریداری ندارند. تنها مزیتی که ایران می‌توانست در بازار خزر روی آن مانور دهد، بخش کشاورزی، محصولات گلخانه‌ای، خشکبار، صنایع غذایی و مصالح ساختمانی بود؛ بخشی که متأسفانه هرگز به یک استراتژی منسجم صادراتی بدل نشد.

فقر کانتینرهای یخچالی در کرانه شمال

اگر بازار شمال تشنه مواد خام ما نیست، بی‌شک تشنه میوه‌جات، صیفی‌جات و محصولات کشاورزی چهارفصل ایران در فصول سرد سال است؛ بازاری چند میلیارد دلاری در سرمای منهای ۳۰ درجه روسیه که می‌توانست موتور محرک صادرات شمال باشد. اما چرا این اتفاق نیفتاد؟ نبود زیرساخت زنجیره سرد. تجارت محصولات فاسدشدنی نیازمند کانتینرهای یخچالی مدرن، کشتی‌های مجهز به سامانه‌های سرمایشی و پایانه‌های استاندارد بسته‌بندی در بنادر است. در تمام بنادر شمالی ایران، تعداد کانتینرهای یخچالی فعال و پریزهای برق استاندارد روی اسکله‌ها حتی پاسخگوی نیاز یک درصد از پتانسیل باغداران شمال نیست. صادرکننده ایرانی ناچار است کیوی، پرتقال و گوجه‌فرنگی را در وانت و کامیون‌های معمولی بار بزند و به مرز بفرستد؛ جایی که بارها به‌دلیل تأخیر در ترخیص گمرکی و فساد کالا، محموله‌ها مرجوع شده یا زیر قیمت در مرز آستارا به حراج گذاشته می‌شوند. در همین حین، ترکیه و آذربایجان با ناوگان کامیون‌های یخچالی روزآمد، بازار میوه روسیه را قبضه کرده‌اند.

تراژدی کشتی‌های پر در رفت و خالی در برگشت

که کشتیرانی تجاری در خزر را گران، غیراقتصادی و غیرجذاب کرده است. عدم سازمان‌دهی یک جریان پایدار بار صادراتی از سوی ایران موجب شده تا ناوگان خزر انگیزه‌ای برای توسعه خطوط منظم تجاری نداشته باشد.

کشتی‌های روسی و قزاقی انبارهای خود را پر از گندم، جو، ذرت و چوب می‌کنند، در بنادر امیرآباد، نوشهر و انزلی تخلیه می‌کنند و سپس تقریباً خالی به مبادی خود بازمی‌گردند. هزینه سفر یک کشتی خالی در مسیر برگشت بر دوش کرایه حمل بار وارداتی سرشکن می‌شود؛ موضوعی

اقتصاد کشتیرانی بر پایه تعادل رفت‌وبرگشت بار زنده است. در بنادر جنوب، کشتی با بار وارد می‌شود و با کانتینر پر از اسکله خارج می‌شود. اما در خزر، بنادر ایران عملاً به پایانه‌های یک‌طرفه برای واردات بدل شده‌اند.

کابوس استانداردهای کیفی و دیپلماسی ضعیف گمرکی

مسئله بعدی، ناتوانی در همگام‌سازی استانداردهای فنی و بهداشتی است. بازار روسیه و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، پروتکل‌های به‌شدت سخت‌گیرانه‌ای درباره باقیمانده سموم کشاورزی، بسته‌بندی، سورتنینگ و رهگیری کالا دارند. ایران سال‌ها بدون توجه به این الزامات، کالاها را با بسته‌بندی‌های سنتی و سنجه‌های منسوخ به شمال فرستاد؛ نتیجه آن، توقیف‌های مکرر محموله‌های کشاورزی، فلفل‌های دلمه‌ای برگشت‌خورده و کیوی‌های تلف‌شده بود.

از سوی دیگر، نبود پیمان‌های پولی کارآمد، تحریم‌های بانکی، بوروکراسی سنگین گمرکات استراخان و ماخاچ‌کالا و هزینه‌های بالای تعرفه‌ای، حاشیه سود صادرکننده ایرانی را بلعیده است. تاجر ایرانی در خزر با ارزی دست‌وپنجه نرم می‌کند که انتقال و تسویه آن پر از ریسک و هزینه است؛ درحالی‌که سازوکارهای مالی کشورهای رقیب به‌صورت روان و دیجیتال پشتیبانی می‌شوند.

نجات سبز

برای جهش واقعی در صادرات کشاورزی به بازار روسیه و عبور از بحران ضایعات ۳۰ درصدی محصولات فاسدشدنی، اقتصاد ایران نیازمند گذار فوری از تجارت سنتی به لجستیک یکپارچه زنجیره سرد از طریق چند اقدام عملیاتی مشخص است: نخست، سازمان بنادر و کشتیرانی باید با ارائه مشوق‌های تعرفه‌ای و سوخت یارانه‌ای، خطوط منظم و زمان‌بندی‌شده‌ی کشتیرانی رو-رو و کانتینری یخچالی را میان بنادر کاسپین/امیرآباد و ماخاچ‌قلعه/استراخان روسیه برقرار کنند تا بار میوه و صیفی بدون معطلی مرگبار بخش خصوصی و نهادهای توسعه‌ای باید در پس‌کرانه فارس سرمایه‌گذاری را به‌سمت احداث هاب‌های بسته‌بندی اتمسفر اصلاح‌شده استاندارد

تامین نیازهای کالایی کشور از طریق زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی و دریای خزر

مهران نجاتی، نایب رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران در این رابطه به **سهمیه** گفت: ظرفیت‌های ایران از منظر ترانزیتی قابل توجه است و می‌توان با تکیه بر آنها و از طریق زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی و دریایی در شمال کشور، نیازهای موجود را تامین کرد. نایب‌رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق ایران با اشاره به توان و ظرفیت تجار و فعالان اقتصادی کشور گفت: تجار می‌توانند نیازهای کشور به ویژه کالاهای اساسی را تامین و از مسیر جاده، مسیرهای ریلی غرب کشور و دریای خزر وارد کنند. وی با اشاره به مشکلات پیش آمده در زمینه لجستیک کالای اساسی پس از جنگ ۴۰ روزه گفت: پس از اتفاقات اخیر، رفت‌وآمد کشتی‌ها کمتر شده است. گرچه پس از جنگ ۱۲ روزه پیش‌بینی جنگ دیگری دشوار نبود و با ذخیره بسیاری از کالاها توانستیم در ایام جنگ تحمیلی سوم با کمبود مواجه نشویم، دولت سعی کرده به سرعت جایگزین‌هایی برای مسیرهای ترانزیتی معرفی کند که شامل مسیرهای جاده‌ای و ریلی می‌شود. این فعال اقتصادی افزود: در این میان می‌توان مسیر دریایی از شمال کشور را هم در نظر گرفت. البته یکی از مشکلات جدی در حمل‌ونقل زمینی در مقایسه با مسیر دریایی، هزینه بالای آن است. در این باره دولت می‌تواند تسهیلاتی را برای تجار در نظر بگیرد که این هزینه تا حدی جبران شود.

نایب رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق ایران تأکید کرد: زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی کشور نمی‌تواند به یکباره جوابگوی حجم تجارتی باشد که از طریق دریا انجام می‌شده؛ اما بدون شک با برخورداری کشور از مسیرهای متعدد زمینی، ریلی و دریایی می‌توان به گونه‌ای برنامه‌ریزی کرد که دچار کمبود نشویم. نجاتی با اشاره به توان و ظرفیت تجار و فعالان اقتصادی کشور گفت: تجار می‌توانند هر آنچه لازم باشد به ویژه کالاهای اساسی را تامین و از مسیرهای متنوع جاده‌ای، ریلی و دریایی در شمال وارد کنند.

سخن پایانی

دریای خزر هرگز ناتوان ذاتی نبوده بلکه این رویکرد انفعالی و غفلت ساختاری در مدل تجارت خارجی ما بوده که پتانسیل‌های آن را سوزانده است. بازار پیرامون کاسپین نیازمند بازتعریف کامل الگوی صادراتی است؛ گذار از خام‌فروشی سنتی به تسخیر هوشمندانه بازار صنایع غذایی، نوسازی ناوگان با کانتینرهای یخچالی استاندارد، و حل‌وفصل بن‌بست‌های گمرکی و بانکی با مسکو و آستانه. اگر به‌دنبال جبران بخشی از افت آمارهای تجاری هستیم، خزر می‌تواند یک شریان تنفس منطقه‌ای قدرتمند برای بخش خصوصی و صنایع کشاورزی باشد؛ مشروط بر آنکه بپذیریم ورود به بازار مدرن اوراسیا با ابزارها و تفکرات عهد حجری امکان‌پذیر نیست و توسعه صادرات شمال، به زیرساخت واقعی، استاندارد جهانی و دیپلماسی فعال نیاز دارد، نه صدور بیانیه‌های بی‌اثر.

