

تغییر مسیر تجارت از جبل‌علی به گوادر

اختلال در گرهِ‌های سنتی تجارت خلیج فارس، توجه بازرگانان ایرانی را به سوی بنادر پاکستان جلب کرده؛ مسیری که می‌تواند هزینه لجستیک و زمان ترانزیت کالا را کاهش دهد



منصور بیات‌پور

روزنامه نگار



عطا بهرامی

کارشناس اقتصادی

پایان واسطه‌گری امارات در تجارت ایران

در شرایطی که فشارهای ژئوپلیتیکی و محدودیت‌های دریایی به یکی از ابزارهای اصلی مهار اقتصادها تبدیل شده، بازنندیشی در مسیرهای تجارت خارجی برای ایران بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. واقعیت آن است که اتکای بیش از اندازه به بنادر جنوبی و مسیرهای دریایی، اقتصاد کشور را در برابر انواع فشارهای خارجی آسیب‌پذیر کرده است. از این‌رو، فعال‌سازی کریدورهای زمینی و ریلی – به‌ویژه در پیوند با شبکه‌های حمل‌ونقل آسیایی – نه‌تنها یک گزینه توسعه‌ای، بلکه ضرورتی راهبردی برای افزایش تاب‌آوری اقتصادی به شمار می‌رود. در این میان، سیاست چین در گسترش کریدورهای ریلی بین‌المللی فرصتی کم‌نظیر فراهم آورده است تا ایران بتواند جایگاه جغرافیایی خود را در شبکه تجارت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بازتعریف کند.

در جهان چندقطبی امروز، کشورها ناگزیرند مجموعه‌ای متنوع از ابزارها و مسیرهای تعامل اقتصادی در اختیار داشته باشند تا بتوانند در برابر محدودیت‌ها و تحریم‌ها انعطاف‌پذیر باقی بمانند. تجارت جهانی دیگر به یک مسیر واحد وابسته نیست و کشورهایی که از مزیت‌های جغرافیایی برخوردارند، می‌توانند با حضور فعال در کریدورهای بین‌المللی، نقش مؤثرتری در زنجیره‌های تأمین ایفا کنند.

ایران نیز به دلیل دسترسی هم‌زمان به آسیای مرکزی، قفقاز، شبه‌قاره و خلیج فارس، ظرفیت آن را دارد که به یکی از گرهِ‌های مهم حمل‌ونقل زمینی و ریلی در منطقه بدل شود. با این حال، بررسی وضعیت موجود نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از چالش‌های لجستیکی کشور نه به کمبود زیرساخت، بلکه به پیچیدگی‌های اداری، تصمیم‌گیری‌های چندلایه و موانع داخلی بازمی‌گردد؛ موانعی که در صورت اصلاح، بسیاری از گلوگاه‌های عملیاتی را به‌طور طبیعی برطرف خواهد کرد.

در دهه‌های گذشته بخش مهمی از تجارت خارجی ایران به‌طور غیرمستقیم از مسیر بنادر امارات انجام شده، در حالی که بخش قابل توجهی از کالاهای وارداتی از همان ابتدا از مبدأ چین بازرگیری می‌شدند. این واقعیت پرسشی اساسی را مطرح می‌کند: چرا تجارتی که می‌توانست به‌صورت مستقیم میان تهران و پکن انجام شود، سال‌ها از مسیر واسطه‌ها عبور کرده است؟

تجربه جهانی نشان می‌دهد بسیاری از کشورها روابط تجاری خود با چین را بدون واسطه و با بهره‌گیری از سازوکارهای مالی اختصاصی این کشور توسعه داده‌اند. در چنین چارچوبی، حذف حلقه‌های واسطه نه‌تنها هزینه‌های لجستیکی را کاهش می‌دهد، بلکه امکان بهره‌گیری از مسیرهای مستقیم زمینی و ریلی را نیز فراهم می‌کند؛ مسیری که هزینه‌هایی مانند تخلیه و بارگیری مجدد کالا در بنادر واسطه را حذف کرده و مزیت رقابتی قابل توجهی ایجاد می‌کند.

پیوستن به سامانه پرداخت بین‌بانکی فرامرزی چین (CIPS) می‌تواند گامی مؤثر در کاهش وابستگی به دلار و واسطه‌های منطقه‌ای باشد.

۶۶

پیوند بنادر پاکستان با گذرگاه‌های مرزی ایران در حال شکل دادن به کریدوری مکمل است؛ مسیری که می‌تواند زمان انتقال کالا و هزینه‌های لجستیکی را کاهش دهد

تحولات تازه در جغرافیای حمل‌ونقل دریایی منطقه، هم‌زمان با پیامدهای ناشی از جنگ رمضان، چشم‌انداز بازرگانی خارجی ایران را در معرض بازاریابی قرار داده و ضرورت بازتعریف مسیرهای تأمین، ترانزیت و مبادله کالا را بیش از هر زمان دیگری برجسته ساخته است. در شرایطی که اختلال در فعالیت‌های تجاری از مسیر بندر جبل‌علی، یکی از مهم‌ترین گرهِهای واسط تجارت ایران در جنوب خلیج فارس، تداوم جریان مبادلات را با محدودیت روبه‌رو کرده، بنادر پاکستان به‌تدریج در حال تبدیل شدن به یکی از گزینه‌های جایگزین برای حفظ پیوستگی زنجیره تأمین ایران هستند؛ ظرفیتی که می‌تواند بخشی از موازنه لجستیکی منطقه را به سود تجارت ایران تغییر دهد. در همین چارچوب، صدور مجوز رسمی عبور کالاهای ترانزیتی از خاک پاکستان به مقصد ایران، پس از رایزنی‌های دیپلماتیک، نشانه‌ای روشن از فعال شدن یک مسیر مکمل در کنار بنادر جنوبی کشور است؛ مسیری که با اتکا به ظرفیت بنادر گوادر، کراچی و قاسم و اتصال آنها به گذرگاه‌های زمینی گبد و تفتان، امکان پشتیبانی از تجارت ایران در شرایط فشار و محدودیت دریایی را فراهم می‌کند و می‌تواند به تقویت انعطاف‌پذیری لجستیکی و کاهش آسیب‌پذیری تجاری کشور بینجامد.

منطق پنهان لنگرگاه‌ها

درک تجارت دریایی معاصر، بدون فهم ساختار شبکه‌ای بنادر، درکی ناقص و گاه گمراه‌کننده است. بر همین اساس، مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، این برداشت رایج را که بندر جبل‌علی در سال‌های گذشته یگانه محور مبادلات کالایی ایران بوده، برداشتی نادقیق می‌داند و تأکید می‌کند که تجارت دریایی ایران همواره بر پایه مجموعه‌ای از پیوندهای بندری در سطح منطقه استوار بوده است. هرچند جبل‌علی به

دلیل برخورداری از مزیت سنتی، دسترسی کریدوری گسترده و نقش واسط در توزیع منطقه‌ای کالا، جایگاهی برجسته داشته، اما در کنار آن، بنداری چون صحارو صلالة در عمان، کراچی در پاکستان و ناواشیوا و مومبای در هند نیز در سال‌های اخیر بخشی از شبکه عملیاتی تجارت ایران را شکل داده‌اند. پل مه با تشریح سازوکار حمل‌ونقل دریایی توضیح می‌دهد که کشتی‌های مادر معمولاً در بنادر اصلی پهلو می‌گیرند و سپس بخشی از بار آنها از طریق کشتی‌های کوچک‌تر موسوم به فیدر به سایر بنادر منطقه منتقل می‌شود؛ الگویی که نشان می‌دهد مناسبات بندری نه‌بر محور یک بندر منفرد، بلکه بر اساس زنجیره‌ای از اتصالات متقابل تعریف می‌شود. از همین منظر، توقف فعلی فعالیت‌های تجاری در مسیر جبل‌علی، به معنای انسداد کامل تجارت دریایی ایران نیست، بلکه صرفاً موجب جابه‌جایی وزن عملیاتی به سوی بنادر جایگزین در پاکستان، عمان و هند شده است؛ در حالی که فرایند پهلوگیری، تخلیه و بارگیری در بنادر جنوبی ایران همچنان به‌صورت عادی ادامه دارد.

پیوند نوین بنادر منطقه

در معادلات نوین لجستیکی منطقه، دسترسی ایران به بنادر پاکستان صرفاً یک مسیر جایگزین در شرایط اختلال‌های مقطعی نیست، بلکه می‌تواند به‌عنوان بخشی از یک آرایش تازه در شبکه حمل‌ونقل دریایی و زمینی منطقه تلقی شود. اهمیت این مسیر از آنجا ناشی می‌شود که پیوند بنادر جنوبی پاکستان با مرزهای شرقی ایران، امکان شکل‌گیری یک کریدور مکمل برای انتقال کالا را فراهم می‌آورد؛ کریدوری که در صورت بهره‌برداری هدفمند، می‌تواند به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، کوتاه‌تر شدن زمان ترانزیت و افزایش پویایی مبادلات کالایی در بازار داخلی بینجامد. در میان بنادر پاکستان، بندر گوادر به دلیل نزدیکی جغرافیایی به مرزهای شرقی

ایران و اتصال آن به گذرگاه گبد، ظرفیت آن را دارد که برای بخشی از کالاها به کوتاه‌ترین مسیر دسترسی دریایی تبدیل شود. در کنار آن، بندار کراچی و قاسم که از پیشینه‌ای طولانی در تجارت دریایی برخوردارند و به شبکه گسترده کشتیرانی جهانی متصل‌اند، می‌توانند نقش مکملی در تسهیل تبادلات کالایی ایفا کنند. چنین پیوندی در عین حال برای پاکستان نیز مزیتی راهبردی به همراه دارد، زیرا این کشور از طریق خاک ایران امکان دسترسی به بازارهای آسیای میانه، قفقاز و حتی بخش‌هایی از اروپای شرقی را به دست می‌آورد؛ امکانی که می‌تواند جایگاه دو کشور را در شبکه ترانزیت منطقه‌ای تقویت کند. گزارش‌های منتشرشده از بندر کراچی نیز نشان می‌دهد زیرساخت‌های لازم برای گسترش مبادلات کانتینری میان دو کشور تا حد زیادی فراهم شده و مسیر ترانزیتی کراچی – ریمدان به‌تدریج در حال تبدیل شدن به یکی از گزینه‌های عملیاتی برای جابه‌جایی کالا است. برآوردهای موجود نشان می‌دهد هزینه‌های ثابت عملیاتی برای کانتینرهای ۲۰ فوت حدود ۶۰۰ دلار و برای کانتینرهای ۴۰ فوت نزدیک به هزار دلار است؛ هزینه‌هایی که عملیات بندری، خدمات خطوط کشتیرانی و قبض انبار را در بر می‌گیرد و در کنار آن مبالغی نیز به‌عنوان سپرده تضمین دریافت می‌شود که پس از بازگشت کانتینر مسترد خواهد شد.

در این میان، مرز ریمدان در جنوب شرق ایران به یکی از نقاط کلیدی این کریدور تبدیل شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد هزینه حمل زمینی کالا از کراچی تا این مرز در محدوده ۲۵۰ تا ۳۵۰ دلار قرار دارد؛ رقمی که در مقایسه با برخی مسیرهای جایگزین از جمله تفتان پایین‌تر است و می‌تواند به کاهش هزینه نهایی کالاها کمک کند. هم‌زمان پایانه‌های مرزی میرجاوه و ریمدان نیز با توسعه زیرساخت‌ها در حال افزایش ظرفیت خود برای پذیرش حجم بیشتری از مبادلات تجاری هستند؛

روندی که در صورت تداوم، می‌تواند پیوند لجستیکی ایران و پاکستان را به یکی از محورهای مهم تجارت منطقه‌ای بدل سازد.

افق تازه مبادلات

هدف‌گذاری ایران و پاکستان برای رساندن حجم تجارت دوجانبه به سطح ۱۰ میلیارد دلار، بیانگر عزم دو کشور برای فعال‌سازی ظرفیت‌های اقتصادی و لجستیکی در پهنه جنوب و جنوب‌غرب آسیا است؛ ظرفیتی که در صورت بهره‌برداری هدفمند می‌تواند نه‌تنها مبادلات مستقیم میان دو کشور را گسترش دهد، بلکه جایگاه آنها را در شبکه پیچیده تجارت و ترانزیت منطقه‌ای نیز تقویت کند. در این میان، ایران از مجموعه‌ای از مزیت‌های اقتصادی برخوردار است که می‌تواند موتور محرک توسعه همکاری‌های تجاری میان دو کشور باشد. یکی از مهم‌ترین این مزیت‌ها در حوزه انرژی قرار دارد؛ بخشی که پاکستان به دلیل محدودیت‌های ساختاری در تولید برق و سوخت با کمبودهای قابل توجهی در آن روبه‌رو است. در چنین شرایطی صادرات برق، گاز طبیعی و فرآورده‌های نفتی از ایران می‌تواند به یکی از پایه‌های اصلی گسترش مبادلات اقتصادی میان دو کشور تبدیل شود. در کنار حوزه انرژی، ظرفیت‌های صنعتی ایران نیز امکان حضور فعال در بازار پاکستان را فراهم می‌کند. صنایع معدنی و تولید مصالح ساختمانی از جمله حوزه‌هایی هستند که ایران در آنها توان تولید قابل توجهی دارد و محصولاتی همچون سیمان، کلبنکر، فولاد و انواع مصالح ساختمانی می‌توانند سهم قابل توجهی از بازار این کشور را به خود اختصاص دهند. بخش کشاورزی و صنایع غذایی نیز از دیگر عرصه‌های مستعد برای گسترش تجارت میان دو کشور به شمار می‌رود. نزدیکی جغرافیایی و کوتاه بودن مسیرهای حمل‌ونقل، امکان انتقال سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر محصولات کشاورزی، میوه، سبزیجات، خشکبار و فرآورده‌های لبنی ایران به بازار پاکستان را فراهم می‌کند. افزون بر این، توانمندی ایران در حوزه خدمات فنی و مهندسی نیز می‌تواند در پروژه‌های زیرساختی پاکستان مورد استفاده قرار گیرد؛ حوزه‌ای که تجربه اجرای طرح‌های نیروگاهی، توسعه راه‌ها و زیرساخت‌های انرژی می‌تواند بستر تازه‌ای برای تعمیق همکاری‌های اقتصادی فراهم آورد.

هم‌افزایی ظرفیت‌های اقتصادی

در مقابل، اقتصاد پاکستان نیز از ظرفیت‌هایی برخوردار است که می‌تواند به تقویت پیوندهای تجاری میان دو کشور کمک کند. این کشور از تولیدکنندگان مهم محصولات کشاورزی در منطقه به شمار می‌رود و در حوزه‌هایی مانند تولید برنج، میوه‌های گرمسیری و برخی فرآورده‌های غذایی توان صادراتی قابل توجهی دارد. صنعت نساجی و پوشاک پاکستان نیز که از ارکان اصلی اقتصاد این کشور محسوب می‌شود، می‌تواند بخشی از نیاز بازار ایران را تأمین کند و به گسترش جریان مبادلات کالا میان دو کشور بینجامد. افزون بر این، پاکستان در حوزه دامپروری نیز ظرفیت قابل توجهی دارد و صادرات گوشت از این کشور در سال‌های اخیر روندی روبه افزایش داشته است. نمونه‌هایی از این همکاری پیش‌تر در مسیرهای ترانزیتی منطقه‌ای مشاهده شده و از جمله محموله‌هایی از گوشت منجمد پاکستان به عبور از خاک ایران به بازارهای آسیای میانه منتقل شده است.

مذاکرات بخش خصوصی با عراق برای انتقال کالاهای معطل در جبل‌علی از مسیر ام‌القصر آغاز شد

ام‌القصر حدود ۶ هزار و ۵۰۰ دلار است و انتقال زمینی آن تا خرمشهر نیز رقمی در حدود ۱۸۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان برآورد می‌شود. از سوی دیگر، بخشی از کالاهایی که مقصد اصلی آن‌ها بندر خرمشهر بوده، به دلیل اختلال در مسیرهای دریایی در بندرعباس تخلیه شده‌اند و اکنون پس از پایان مهلت معافیت انبارداری، با هزینه‌های سنگین نگهداری در گمرکات هرمزگان روبه‌رو هستند. در کنار این چالش‌ها، فعالان اقتصادی نسبت به افزایش ناگهانی هزینه‌های گمرکی و مالیاتی در سال جاری نیز هشدار داده‌اند. به گفته رئیس اتاق بازرگانی اهواز، تغییر مبنای محاسبه ارزش گمرکی کالاها و افزایش نرخ مالیات بر ارزش افزوده برخی اقلام اساسی، فشار مالی قابل توجهی بر بخش خصوصی وارد کرده است.

هزار کانتینر در بنادر امارات بلا تکلیف مانده‌اند و تنها بخش محدودی از آن‌ها تا اکنون از مسیرهای جایگزین، از جمله عراق و افغانستان، وارد کشور شده است. در تفاهات اولیه با طرف عراقی نیز تلاش شده استان خوزستان به‌عنوان محور ورود این کالاها تعیین شود. عموری افزود در گفت‌وگو با مقامات گمرکی عراق، بر صدور دستورالعملی تأکید شده است که بر اساس آن ترخیص کالاها بدون محدودیت نوع کالا یا بندر مبدأ، در تمامی مبادی مرزی از جمله شلمچه امکان‌پذیر باشد.

چالش هزینه‌ها و گمرک

با وجود این ظرفیت، انتقال کالا از مسیر عراق همچنان با هزینه‌های قابل توجهی همراه است. بر اساس برآوردهای ارائه‌شده، هزینه حمل یک کانتینر تا بندر

اتاق بازرگانی اهواز و مقامات اقتصادی و گمرکی عراق آغاز شده است. هدف این رایزنی‌ها ایجاد سازوکاری است که بتواند انتقال این محموله‌ها را از طریق خاک عراق تسهیل کند و فشار لجستیکی بر تجارت خارجی کشور را کاهش دهد.

گزینه تازه ترانزیتی

شهلا عموری، رئیس اتاق بازرگانی اهواز، در نخستین نشست شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی خوزستان در سال ۱۴۰۵ با اشاره به سفر هیأتی اقتصادی به بندر ام‌القصر عراق گفت این سفر با هدف بررسی امکان ترانزیت کالاهای ایرانی انجام شده که به دلیل شرایط خاص دریایی در بنادر امارات متوقف شده‌اند. به گفته او، بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد چندین