

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار

سر دبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جبرانی

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶۰۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیر دولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهروردی شمالی مابین

هویزه و پبشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

هزینه سنگین تضعیف بخش خصوصی از اسکله تاسف‌رهمردم؛

# دومینوی اختلال در زنجیره تأمین کالا

## کشتی خصوصی هدف قرار می‌گیرد؛ چه کسی خسارت را جبران می‌کند؟



کاهش ظرفیت این مجموعه‌ها لزوماً به معنای توقف ناگهانی بنادر نیست؛ بلکه ممکن است به تدریج در افزایش زمان انتظار، کمبود ظرفیت حمل، تأخیر در تحویل کالا و رشد هزینه‌های عملیاتی آشکار شود.

این اختلال می‌تواند از یک حلقه آغاز شود و به سایر بخش‌ها سرایت کند؛ کاهش ظرفیت حمل و نقل، خروج کالا از بندر را کند می‌کند، افزایش رسوب محموله فشار بیشتری بر محوطه‌های بندری وارد می‌سازد و در نهایت ممکن است زمان انتظار کشتی‌ها و هزینه حمل کالا افزایش یابد.

پایامد این وضعیت تنها متوجه صاحبان کشتی‌ها یا شرکت‌های حمل و نقل نیست. کارخانه‌ای که مواد اولیه خود را با تأخیر دریافت می‌کند، ممکن است ناچار به کاهش تولید شود. صادرکننده‌ای که محموله را به موقع به مقصد نمی‌رساند، با خطر از دست دادن بازار روبه‌رو خواهد شد و واردکننده نیز ممکن است هزینه‌های اضافی حمل و انبارداری را در قیمت نهایی کالا لحاظ کند. به این ترتیب، فشاری که امروز بر ترازنامه یک شرکت خصوصی وارد می‌شود، می‌تواند در مراحل بعدی به هزینه تولید و قیمت کالا برای مصرف‌کننده تبدیل شود.

تضعیف بخش خصوصی حمل و نقل، مسئله‌ای محدود به بنادر نیست؛ آثار آن می‌تواند از اسکله‌ها عبور کند و به سفره مردم برسد.

### مالیات و تأمین اجتماعی در شرایط جنگی؛ زمان بازنگری فرار سیده است

یکی از مهم‌ترین مسائل پیش‌روی شرکت‌های خصوصی در شرایط کنونی، هم‌زمانی کاهش درآمد با افزایش هزینه‌های عملیاتی با سررسید تعهدات قانونی و مالی است. شرکتی که به دلیل محدودیت‌های دریایی با کاهش سفرهای تجاری مواجه شده یا بخشی از ناوگان آن از فعالیت بازمانده است، همچنان باید هزینه نگهداری شناورها، حقوق کارکنان، بیمه، تعمیرات و سایر تعهدات خود را پرداخت کند. در چنین وضعیتی، استمرار وصول مالیات، مطالبه بدهی‌های گذشته، جرایم دیرکرد و فشار ناشی از پرداخت یکجای بدهی‌های بیمه‌ای و تأمین اجتماعی، بدون توجه به وضعیت واقعی بنگاه‌ها، می‌تواند نقدینگی مورد نیاز برای ادامه فعالیت را کاهش دهد.

از این منظر، دولت می‌تواند با تدوین بسته‌ای ویژه برای شرکت‌های حمل و نقل آسیب‌دیده از جنگ، تعویق وصول برخی مالیات‌ها، تقسیط بدهی‌های قطعی، توقف موقت اقدامات اجرایی وصول مطالبات و بخشودگی جرایم قابل بخشش را در چارچوب اختیارات قانونی بررسی و اجرا کند.

در حوزه تأمین اجتماعی نیز می‌توان برای شرکت‌هایی که با کاهش جدی فعالیت یا خسارت مستقیم مواجه شده‌اند، دوره تنفس در پرداخت بدهی‌ها و تقسیط بلندمدت تعهدات گذشته پیش‌بینی کرد؛ به گونه‌ای که حقوق بیمه‌ای کارکنان و استمرار پوشش درمانی و بازتنشنگی آنان محفوظ بماند. تفاوت مهمی میان بخشودگی دائمی تعهدات و تعویق هدفمند آن‌ها وجود دارد. هدف از چنین حمایت‌هایی حذف مسئولیت قانونی شرکت‌ها نیست، بلکه جلوگیری از تشدید بحران

باشد، نه زمانی که شرکت آسیب‌دیده دیگر توان بازگشت به بازار را ندارد.

### تسهیلات اضطراری؛ حمایت باید به حفظ ناوگان منجر شود

حمایت مؤثر از بخش خصوصی تنها با تعویق بدهی‌ها محقق نمی‌شود. شرکت‌هایی که در شرایط بحران با کاهش درآمد و افزایش هزینه روبه‌رو هستند، برای حفظ عملیات خود به سرمایه در گردش نیاز دارند. تأمین هزینه تعمیرات، خرید قطعات، پرداخت دستمزد کارکنان، بیمه شناورها و آماده‌سازی ناوگان برای سفرهای بعدی، بدون دسترسی به منابع مالی مناسب دشوار خواهد بود. در چنین شرایطی، ایجاد خطوط اعتباری ویژه با نرخ ترجیحی، دوره تنفس متناسب با مدت اختلال و بازپرداخت بلندمدت می‌تواند به حفظ ظرفیت شرکت‌های حمل و نقلی کمک کند.

برای شناورهایی که خسارت جنگی دیده‌اند، تسهیلات بازسازی باید با سازوکار ارزیابی فنی و مالی همراه باشد تا منابع به تعمیر و بازگشت کشتی‌ها به چرخه حمل اختصاص یابد. همچنین امکان ارائه ضمانت‌نامه‌های اعتباری، حمایت از تأمین پوشش بیمه خطر جنگ و تسهیل تأمین قطعات و خدمات تعمیراتی می‌تواند بخشی از موانع عملیاتی شرکت‌ها را کاهش دهد. نکته اساسی آن است که حمایت‌ها باید هدفمند، شفاف و مبتنی بر میزان خسارت یا اختلال واقعی باشند؛ زیرا توزیع منابع بدون ارزیابی می‌تواند به جای تقویت ظرفیت حمل و نقل، صرفاً هزینه‌های عمومی را افزایش دهد.

### سراب جایگزینی دولت؛ آیا حاکمیت می‌تواند بار را به دوش بکشد؟

یکی از پرسش‌های اساسی در مدیریت اقتصادی کشور این است که اگر بخشی از شرکت‌های خصوصی از چرخه فعالیت خارج شوند، آیا مجموعه‌های دولتی و عمومی قادر خواهند بود جای خالی آن‌ها را پر کنند؟ پاسخ به این پرسش مستلزم تفکیک دو مفهوم متفاوت است: مالکیت زیرساخت و توان مدیریت عملیات.

داشتن اسکله، خطوط ریلی، پایانه‌های بار و تجهیزات بندری به تنهایی برای اداره زنجیره لجستیک کافی نیست. جابه‌جایی کالا به ناوگان فعال، سرمایه در گردش، نیروی متخصص، شبکه مشتریان، قراردادهای تجاری و هماهنگی روزانه میان بخش‌های مختلف نیاز دارد. و بخش مهمی از این ظرفیت‌ها طی سال‌ها فعالیت در

گروه گزارش - در روزهایی که جنگ و

نامنی دریایی، هزینه فعالیت شرکت‌های حمل و نقل را افزایش داده و بخشی از ناوگان تجاری کشور با مخاطرات کم‌سابقه روبه‌رو شده است، یک پرسش اساسی پیش‌روی سیاست‌گذاران اقتصادی قرار دارد: آیا می‌توان از بخش خصوصی انتظار داشت جریان تأمین کالا را در سخت‌ترین شرایط حفظ کند، اما هم‌زمان تمام فشارهای مالیاتی، بیمه‌ای و هزینه‌های ناشی از بحران را نیز به تنهایی بر دوش بکشد؟

به گزارش اقتصادسرامد از سی‌نیوز، مسئله تنها ادامه فعالیت چند شرکت کشتیرانی یا حمل و نقل نیست. موضوع به زنجیره‌ای مربوط می‌شود که از اسکله‌های تجاری آغاز شده، به جاده‌ها و خطوط ریلی می‌رسد و در نهایت با تأمین مواد اولیه کارخانه‌ها، کالاهای اساسی و نیازهای روزمره مردم پیوند می‌خورد. در چنین شرایطی، حمایت از شرکت‌های خصوصی فعال در حوزه دریایی و لجستیک را نمی‌توان صرفاً یک مطالبه صنفی دانست. حفظ توان عملیاتی این شرکت‌ها، بخشی از الزامات پایداری زنجیره تأمین کشور است؛ به‌ویژه زمانی که جنگ، افزایش هزینه‌های بیمه، محدودیت‌های عملیاتی و خطر آسیب‌دیدن شناورها، ادامه فعالیت را دشوارتر کرده است.

اگر دولت در شرایط عادی از بخش خصوصی انتظار سرمایه‌گذاری، اشتغال‌زایی و پرداخت تعهدات قانونی دارد، در شرایط جنگی نیز لازم است سازوکارهای حمایتی متناسب با وضعیت اضطراری اقتصاد را به اجرا بگذارد؛ سازوکارهایی که به شرکت‌ها امکان دهد منابع محدود خود را به جای تحمل فشارهای مضاعف، صرف حفظ ناوگان، پرداخت حقوق کارکنان و استمرار خدمات کنند.

### روی دیگر سکه بنادر؛ وقتی تخلیه بار تازه‌اوارل ماجراست

در تصور عمومی، «بندر» بسا جزئیات‌های غول‌پیکر، اسکله‌های طولانی و صف کشتی‌ها تعریف می‌شود. اما واقعیت عملیاتی در پس کرانه‌ها رقم می‌خورد؛ جایی که خدمات گمرکی، انبارداری، فورواردی و ناوگان جاده‌ای و ریلی باید در ساختاری هماهنگ، کالا را به مقصد برسانند. یک کشتی ممکن است هزاران تن کالای اساسی یا مواد اولیه تولید را به بندر برساند، اما تا زمانی که محموله از محوطه بندری خارج نشده و به شبکه توزیع کشور نرسیده است، مأموریت حمل و نقل به پایان نرسیده است. اگر شرکت‌های خصوصی به دلیل کمبود نقدینگی، افزایش هزینه‌ها یا خروج بخشی از تجهیزات از چرخه فعالیت نتوانند خدمات مورد نیاز را ارائه دهند، نخستین پیامد آن کاهش سرعت خروج کالا خواهد بود. در ادامه، افزایش زمان ماندگاری محموله در بندر، اشغال ظرفیت انبارها و محوطه‌ها و کند شدن عملیات کشتی‌های بعدی می‌تواند هزینه‌های بیشتری به صاحبان کالا تحمیل کند.

از این‌رو، توان واقعی یک بندر را نمی‌توان تنها با تعداد اسکله‌ها یا ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری سنجید. سرعت خروج کالا از بندر و توان شبکه حمل و نقل پس کرانه نیز از شاخص‌های تعیین‌کننده کارآمدی آن هستند.

### دومینوی اختلال در زنجیره تأمین؛ از اسکله تا سفره مردم

حضور بخش خصوصی در اقتصاد دریاپایه، تنها به مالکیت شناورها محدود نمی‌شود. شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی، فورواردرها، اپراتورهای بندری، شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی، انبارداران و ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک، حلقه‌های متصل‌کننده تجارت دریایی به اقتصاد داخلی هستند.