

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

دریای خزر در جایگاه مسیر جایگزین هرمز

کریدورهای جایگزین و مسیرهای زمینی در پر تو همکاری‌های منطقه‌ای

گروه راهبردی – مرتضی فاخری – محدودیت‌های فزاینده در مسیرهای دریایی جنوب ایران، تهران را به سمت بازتعریف نقش ژئواکونومیک خودسوق داده است. در شرایطی که تنگه هرمز و بنادر جنوبی با چالش‌های امنیتی و لجستیکی روبه‌رو شده‌اند، در یای خزر و بنادر شمالی به یکی از محورهای اصلی تجدیدنظر در الگوهای تجارت خارجی ایران تبدیل شده‌اند. آمارها از افزایش قابل توجه سهم بنادر شمالی در جابه‌جایی کالاهای اساسی حکایت دارد؛ روندی که اگر چه از انعطاف‌پذیری نسبی زنجیره تأمین ایران در برابر فشارهای خارجی نشان دارد، اما با محدودیت‌های ساختاری و زیست‌محیطی جدی همراه است که ظرفیت جانشینی کامل مسیرهای جنوبی را زیر سؤال می‌برد. این تغییر جهت، بیش از آنکه یک انتخاب راهبردی داوطلبانه باشد، محصول ضرورت‌های طبیعی همگی نقش ایفا می‌کنند. آنچه در ادامه می‌آید، بررسی ابعاد سه‌گانه این چرخش راهبردی است.

آمارها از چرخش تجاری چه می‌گویند و این چرخش چه محدودیت‌هایی دارد؟ داده‌های رسمی نشان می‌دهد سهم بنادر شمالی ایران از انتقال کالاهای اساسی از حدود ۱۸ درصد پیش از آغاز تنش‌های اخیر به ۳۰ درصد افزایش یافته است. این جهش در سهم، در بازه زمانی کوتاهی رخ داده و از یک تغییر ملموس در الگوی توزیع واردات حکایت دارد. هر روز، واردات کانتینر به بنادر خزر در پنج ماه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۵۰ درصد رشد کرده است؛ رقمی که اگر چه از منظر به‌دین چشمگیر به نظر می‌رسد، اما با توجه به پایین بودن پایه سهم بنادر شمالی، باید با احتیاط تفسیر شود. بخش عمده این افزایش به واردات غلات و نهاده‌های دامی اختصاص دارد؛ اقلامی که امنیت غذایی کشور به آن‌ها وابسته است و مسیر شمالی توانسته بخشی از فشار تأمین آن‌ها را بنادر جنوبی بردارد. این تغییر ترکیب واردات، خود نشان‌دهنده توان افزایش ایران در شرایط بحرانی است؛ جایی که تأمین کالاهای اساسی بر واردات کالاهای لوکس و مصرفی تقدم پیدامی‌کند.

با این حال، دو محدودیت ساختاری مانع از آن می‌شود که این چرخش به یک جانشینی کامل تبدیل شود. نخست، ظرفیت اسمی بنادر شمالی تنها حدود ۳۰ میلیون تن از مجموع ظرفیت ۲۰۰ میلیون تنی بنادر کشور است؛ به بیان دیگر، کمتر از یک‌دهم کل ظرفیت بندری ایران در شمال متمرکز شده و همین نسبت نامتوازن، سقف توان عملیاتی مسیر خزر را پیش‌بینی می‌کند. این را به چین، نامتوازن، محصول دهه‌ها سرمایه‌گذاری متمرکز بر بنادر جنوبی است، بنادری که به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد و بازارهای جهانی، همواره اولویت اصلی سیاست‌گذاری بندری ایران بوده‌اند. دوم، تفاوت فاحش ظرفیت شناورها در دو پهنه آبی است، یک کشتی فعال در بنادر جنوبی می‌تواند محموله‌ای معادل حدود ۲۰ کشتی فعال

نیز از خورگوس در مرز چین آغاز می‌شود و پس از عبور از قزاقستان و ترکمنستان، باز مرز اینچه‌برون وارد ایران می‌شود. این مسیرها بخشی از ابتکار کمربند و راه چین محسوب می‌شوند و ایران می‌کوشد با اتصال به آن‌ها، از مزایای ترانزیتی این طرح بزرگ بهره‌مند شود. مزیت اصلی این مسیرهای ریلی و زمینی، کاهش زمان حمل به حدود سه تا چهار هفته در مقایسه با حمل دریایی سنتی است؛ هر چند هزینه بالاتر آن‌ها نسبت به مسیرهای دریایی، جذابیت‌شان را برای کالاهای کم‌ارزش کاهش می‌دهد. این معادله زمانی و هزینه‌ای سبب شده که کریدورهای شمالی برای کالاهای با ارزش افزوده بالا، اقلام فسادپذیر و محموله‌های اضطراری مناسب‌تر باشند، در حالی که کالاهای حجیم و کم‌ارزش همچنان از مسیرهای دریایی جنوب صرفه اقتصادی بیشتری دارند.

در همین چارچوب، پروژه راه‌آهن رشت–آستارا به‌عنوان حلقه مفقوده شاخه غربی کریدور بین‌المللی شمال–جنوب اهمیت راهبردی یافته است. این خط ریلی ۱۶۲ کیلومتری قرار است اتصال ریلی ایران به شبکه قفقاز و روسیه را کامل کند و ظرفیت ترانزیتی کریدور را به‌طور محسوسی افزایش دهد. عملیات اجرایی این پروژه در شهرپور ۱۴۰۵ آغاز شده و تملک اراضی و تثبیت ۵۶ کیلومتر از مسیر در دست اقدام است. تکمیل این پروژه می‌تواند زمان حمل کالا از روسیه و شمال اروپا به خلیج فارس و اقیانوس هند را به‌طور چشمگیری کاهش دهد و ایران را به یک گلوگاه ترانزیتی در مسیر شمال–جنوب تبدیل کند. ارزش راهبردی این کریدور برای روسیه نیز قابل توجه است؛ مسیری که می‌تواند جایگزین بخشی از مسیرهای سنتی این کشور از طریق سوزشود و در شرایط تحریمی، دسترسی مسکو به بازارهای جنوبی را تسهیل کند. برای هند نیز این کریدور، مسیری کوتاه‌تر برای دسترسی به آسیای مرکزی و روسیه به مسیر پاکستان و افغانستان را کاهش دهد. با این حال، موانع باقی‌مانده جدی‌اند. نبود اتصال ریلی میان ایران و قفقاز جنوبی از زمان جنگ اول قریاغ در دهه ۱۹۹۰ تاکنون، یکی از گلوگاه‌های اصلی توسعه ترانزیت شمالی محسوب می‌شود و احیای مسیر جلفا–خنوجان به فرایند صلح میان ارمنستان و آذربایجان گره خورده است. همچنین، گزارش‌ها از صف‌های طولانی کامیون‌ها در مرزهای زمینی، از جمله در گذرگاه نوردوز با ارمنستان که گاه به گاه ۱۸۰۰ کامیون می‌رسد، حکایت دارد؛ وضعیتی که ناشی از ظرفیت محدود پایانه‌ها، رویه‌های گمرکی و زیرساخت‌های جاداهای است. این صف‌ها نه تنها هزینه‌های زمانی و مالی برای تجار ایجاد می‌کند، بلکه می‌تواند به فساد اداری و رانت در فرایندهای گمرکی نیز دامن بزند. تجربه کشورهای موفق در توسعه ترانزیت نشان می‌دهد که شفافیت رویه‌ها و دیجیتالی‌سازی فرایندهای گمرکی، به همان اندازه توسعه زیرساخت‌های فیزیکی اهمیت دارد.

این تنگناها نشان می‌دهد که حتی با تکمیل تدریجی زیرساخت‌های ریلی، ظرفیت جذب کالا در مرزهای زمینی نیازمند بازمهندسی جدی رویه‌ها و هماهنگی بین‌دستگاهی است. تجربه سال‌های اخیر نشان داده که توسعه سخت‌افزاری بدون اصلاح نرم‌افزاری،



یعنی بدون ساده‌سازی تشریفات گمرکی، دیجیتالی‌سازی اسناد و یکپارچه‌سازی سامانه‌های اطلاعاتی میان کشورهای مسیر، نمی‌تواند به افزایش پایدار ترانزیت منجر شود. در واقع، کریدور شمال–جنوب بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، یک پروژه نهادی و دیپلماتیک است که موفقیت آن به هماهنگایی منافع ایران، روسیه، آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان و ترکمنستان وابسته است. بدون این هماهنگایی، حتی کامل‌ترین شبکه ریلی نیز در عمل به ظرفیت ترانزیتی قابل بهره‌برداری تبدیل نخواهد شد. رقابت‌های ژئوپلیتیکی میان این کشورها، از جمله تنش‌های تاریخی ارمنستان و آذربایجان، می‌تواند به سرعت به گلوگاه‌های جدیدی در مسیر ترانزیت تبدیل شود که حل آن‌ها فراتر از توان فنی ایران است.

پیامدهای اقتصادی و راهبردی چرخش به شمال انتقال بخشی از تجارت به مسیرهای شمالی، پیامدهای اقتصادی چندلایه‌ای دارد که فراتر از صرفه‌جویی در زمان حمل است. نخست، افزایش وابستگی به بنادر خزر و مسیرهای ریلی منتهی به آن، هزینه‌های لجستیکی و بیمه‌ای را برای واردکنندگان افزایش می‌دهد؛ هزینه‌هایی که در نهایت به قیمت تمام‌شده کالاهای اساسی منتقل می‌شود و می‌تواند فشار تورمی بر بازار مواد غذایی و نهاده‌های دامی وارد کند. این اثر تورمی به‌ویژه برای اقشار کم‌درآمد که سهم بالاتری از درآمد خود را صرف مواد غذایی می‌کنند، می‌تواند پیامدهای راه‌فاهی قابل توجهی داشته باشد. مطالعات اقتصادی نشان می‌دهد که هر یک درصد افزایش در هزینه حمل کالاهای اساسی، می‌تواند به افزایش چند دهـم درصدی در شاخص قیمت مواد غذایی منجر شود؛ رقمی که در شرایط تورمی موجود، بار مضاعفی بر دوش خانوارها تحمیل می‌کند.

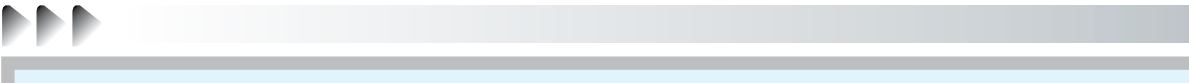
دوم، این چرخش، جغرافیای تجاری ایران را از تمرکز تاریخی بر خلیج فارس به سمت اوراسیا متمایل می‌کند؛ تغییری که در بلندمدت می‌تواند ساختار شرکای تجاری و الگوهای حمل‌ونقل را بازآرایی کند و ایران را بیش از پیش به اقتصادهای آسیای مرکزی و روسیه گره بزند. این بازآرایی جغرافیایی، اگر با توسعه صنایع تبدیلی و لجستیکی در استان‌های شمالی همراه شود، می‌تواند به ایجاد قطب‌های جدید رشد اقتصادی در گیلان، مازندران و گلستان منجر شود؛ اما در غیاب چنین سیاست‌های مکملی، صرفاً به افزایش ترافیک کالا از مناطق شمالی بدون ایجاد ارزش افزوده پایدار خواهد انجامید. تجربه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ایران نشان می‌دهد که بدون سیاست‌های هدفمند برای جذب سرمایه‌گذاری صناعی و ایجاد زنجیره‌های ارزش، این مناطق عمدتاً به انبارهای ترانزیتی تبدیل شده‌اند و نتوانسته‌اند جهش صناعی مورد انتظار را محقق کنند.

سوم، از منظر راهبردی، فعال‌سازی کریدور شمال–جنوب به ایران موقعیتی می‌دهد که در آن، ثبات این کشور برای روسیه، هند و کشورهای آسیای مرکزی به‌عنوان تضمین‌کننده جریان کالاهایشان اهمیت پیدا می‌کند؛ موضوعی که می‌تواند قدرت چانه‌زنی تهران را در معادلات منطقه‌ای افزایش دهد. با این حال، این موقعیت دو لبه دارد. وابستگی بیشتر به مسیرهای شمالی، ایران را در برابر

تغییرات سیاست خارجی روسیه و قزاقستان آسیب‌پذیرتر می‌کند و احتمال تبدیل شدن یک یا چند شریک به گلوگاه افزایش می‌دهد. تجربه قطع موقت صادرات غلات روسیه یا روسیه نشان می‌دهد که مسیرهای شمالی نیز از ریسک‌های غیرقابل کنترل مصون نیستند. همچنین، روسیه خود به‌عنوان یک قدرت بزرگ، منافع ژئوپلیتیکی مستقلاً دارد که لزوماً با منافع ایران در همه زمینه‌ها هم‌راستا نیست؛ موضوعی که می‌تواند در بلندمدت به محدودیت‌هایی در همکاری ترانزیتی منجر شود.

همچنین، محدودیت ساختاری بنادر شمالی برای صادرات نفت خام به قوت خود باقی است؛ زیرا حدود ۹۰ درصد صادرات نفت ایران به‌طور سنتی از جزیره خارگ در خلیج فارس انجام می‌شود و بنادر خزر نه تأسیسات صادرات نفت در مقیاس بزرگ دارند و نه به بازارهای جهانی نفت متصل‌اند. بندر نکا در گذشته از طریق خط لوله به پایلاینگ‌های تهران و تبریز متصل بود و در قالب تر تیبات سوآپ، نفت خام کشورهای حاشیه خزر را دریافت و به‌جای آن نفت ایرانی از خارگ صادر می‌شد؛ اما این تر تیبات از اوایل دهه ۲۰۱۰ متوقف شده و حجم سوآپ از اوج حدود ۱۱۰ هزار بشکه در روز به صفر رسیده است. احیای این تر تیبات نیازمند توافق‌های جدید با قزاقستان و ترکمنستان، سرمایه‌گذاری در بازسازی خطوط لوله و تأسیسات بندری و ایجاد مشوق‌های اقتصادی برای طرف‌های خارجی است؛ فرایندی که با توجه به تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های سرمایه‌گذاری، افق روشنی پیش روی خود ندارد. بنابراین، هرگونه ادعا درباره جانشینی خزر برای صادرات نفت نیازمند شواهد مستند درباره حجم واقعی سوآپ، مقصد نهایی محموله‌ها و پایداری اقتصادی این تر تیبات است.

در مجموع، آنچه امروز در حال وقوع است، متعوسازی مسیرهای تجاری برای حفظ جریان واردات و صادرات غیرنفتی است، نه انتقال کامل تجارت به شمال. ایران با تکیه بر بنادر خزر، کریدورهای ریلی و مرزهای زمینی، در حال کاهش آسیب‌پذیری خود در برابر محدودیت‌های مسیرهای جنوبی است؛ اما این استراتژی در بهترین حالت، مدیریت بحران و کسب انعطاف‌پذیری است، نه جایگزینی ساختاری. ظرفیت محدود بنادر شمالی، کاهش سطح آب خزر، ناقص بودن اتصالات ریلی و هزینه‌های بالاتر حمل، عواملی هستند که در کوتاه‌مدت و میان‌مدت سقف تحقن ارزش افزوده پایدار خواهد انجامید. تجربه بلندمدت می‌تواند معادله را تغییر دهد، تکمیل همکاری‌های نهادی با کشورهای منطقه است؛ فرایندی که بدون ثبات ژئوپلیتیکی پایدار و اصلاحات عملیاتی در مرزها، بعید است به نتیجه مطلوب برسد. در نهایت، چرخش به شمال را باید به‌عنوان یک راهبرد دفاعی در برابر فشارهای ژئوپلیتیکی قهپید، نه به‌عنوان یک بازآرایی راهبردی داوطلبانه که می‌تواند جایگزین کامل مسیرهای جنوبی شود. آینده این راهبرد به توانایی تهران در تبدیل محدودیت‌های جغرافیایی به فرصت‌های نهادی و اقتصادی بستگی دارد؛ فرایندی که نیازمند دیدگاهی بلندمدت، سرمایه‌گذاری پایدار و دیپلماسی فعال منطقه‌ای است.



می‌تواند در افزایش ظرفیت عملیاتی بندر و تقویت توان صادراتی مواد معدنی نقش داشته باشد. محمدحسینی تختی درباره سومین طرح اظهار کرد: طرح توسعه یکی از شرکت‌های مستقر در بندر شهیدرجایی پس از بررسی‌های کارشناسی فعال شده‌است، وی افزود: با انعقاد الحاقیه قرارداد، عملیات اجرایی توسعه پارکینگ‌های ورودی و خروجی در دروازه‌های شرقی و غربی بندر در اراضی به فرستاده شد. آغاز شده‌است. سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان گفت: اجرای این طرح می‌تواند در کاهش ترافیک کامیون‌ها، ساماندهی تردد ناوگان حمل‌ونقل و روان‌سازی رفت‌وآمد در مبادی ورودی و خروجی بندر شهیدرجایی مؤثر باشد. محمدحسینی تختی تأکید کرد: اجرای این طرح‌های زیرساختی با هدف افزایش ظرفیت‌های عملیاتی، بهبود فرایندهای حمل‌ونقل و فراهم کردن بستر مناسب برای توسعه فعالیت‌های بندری و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی دنبال می‌شود. گفتنی است: سه طرح اعلام‌شده در مجموع حدود ۹۸.۵ هکتار از اراضی بندر شهیدرجایی را در بر می‌گیرد و حوزه‌های نفتی، مواد معدنی، حمل‌ونقل ریلی و سامانه‌های تردد جاداهای بندر را پوشش می‌دهد.

سه شنبه- ۱۴ مهر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۰۲

دریایاپایه

بنادر	

ثبت بیش از ۹۸۴ هزار تن عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر شرق هرمزگان



معاون دریایی و بندری مدیریت بندر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان از ثبت ۹۸۴ هزار و ۷۳۷ تن عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در بنادر شهید باهنر و شرق استان طی نیمه نخست سال جاری خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمداحمدی زاده با اشاره به عملکرد بنادر استان در سال ۱۴۰۵ افزود: در ۶ ماهه نخست اسمال، در مجموع ۹۴۲ هزار و ۴۴۶ تن کالای غیرنفتی و ۴۲ هزار و ۳۹۱ تن کالای نفتی در بنادر شهید باهنر و شرق و میهران واردات ۵۴ تن، صادرات هفت هزار و ۷۱۴ تن، کالاهای غیرنفتی، ۲۸۸ هزار و ۱۶۳ تن تخلیه و ۶۵۴ هزار و ۲۸۳ تن بارگیری انجام شده که از این میزان، ۳۸ هزار و ۴۵۶ تن واردات، ۶۱۶ هزار و ۷۰۰ تن صادرات، ۶۴ هزار و ۷۶۳ تن ترانزیت، ۴۰ هزار و ۸۶۵ تن کاپوتاز و ۱۹۲ هزار و ۳۹۲ تن در بخش سایر عملیات به ثبت رسید. احمدی زاده اضافه کرد: در بخش کالاهای نفتی نیز ۲ هزار و ۷۷۱ تن تخلیه و ۳۹ هزار و ۵۷۰ تن بارگیری انجام شده و میهران واردات ۵۴ تن، صادرات هفت هزار و ۷۱۴ تن، ترانزیت ۷۱۵ تن و کاپوتاز ۲۳ هزار و ۸۰۷ تن بوده است. وی در ادامه با اشاره به تردد شناورها در بنادر شهید باهنر و شرق هرمزگان، بر تداوم ارائه خدمات بندری و دریایی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود برای پشتیبانی از فعالیت‌های تجاری و حمل‌ونقل دریایی تأکید کرد.

سامانه‌های عملیاتی بنادر کشور توسعه می‌یابند



مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی گفت: سامانه‌های عملیات یکپارچه بندری «آی پاس» و جامع تردد «تی‌ام‌اس» به‌عنوان ۲ سامانه عملیاتی اصلی بنادر کشور در توسعه و تکمیل هستند و باید همه فعالان بندری در چارچوب این سامانه‌ها فعالیت کنند. به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدحسن سلیمی‌پور در نشست بررسی سامانه‌های عملیاتی بندر بوشهر که با حضور معاونان امور بندری بندر شهیدرجایی، امام خمینی، خرمشهر و بوشهر برگزار شد، با قدردانی از تلاش‌های مجموعه اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر در طراحی و رانندازی سامانه‌های بومی اظهار کرد: پیاده‌سازی سامانه‌ها جامع در بندر نیازمند هماهنگی و همکاری همه بخش‌هاست و سازمان بنادر تلاش می‌کند این سامانه‌ها به‌گونه‌ای طراحی و اجرا شوند که پاسخگوی نیازهای به‌ربرداران باشند.

وی با اشاره به ضرورت استفاده سرمایه‌گذاران و شرکت‌های فعال در حوزه تحویل‌گیری کالا از سامانه عملیات یکپارچه بندری افزود: همه شرکت‌هایی که به‌عنوان تحویل‌گیرنده مجوز در امور بندری فعالیت می‌کنند باید ضمن داشتن مجوز کارگزاران دریایی و بندردی در حوزه فعالیت خود، از سامانه‌های آی‌پاس و تی‌ام‌اس استفاده کنند.

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: این شرکت‌ها علاوه بر استفاده از سامانه باید مجوز فعالیت به‌عنوان کارگزار رانیز از سازمان بنادر دریافت کنند و لازم است در یک بازه زمانی مشخص استفاده از سامانه آی‌پاس در تمامی بنادر کشور عملیاتی شود.

سلیمی‌پور با تأکید بر ضرورت ایجاد سازوکار واحد برای فعالیت‌های بندردی گفت: هدف این است که همه مجموعه‌هایی که به‌نوعی در فعالیت‌های بندری نقش دارند، چه سرمایه‌گذاران و چه شرکت‌های دارای مجوز فعالیت، بتوانند به سامانه متصل شوند و امور خود را از طریق سامانه عملیات یکپارچه بندری انجام دهند.

وی در ادامه با اشاره به رانندازی سامانه جامع تردد تی‌ام‌اس اظهار کرد: این سامانه توسط همکاران اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر طراحی و رانندازی شده و اکنون به‌عنوان سامانه جامع تردد سازمان بنادر و دریانوردی مورد استفاده قرار گرفته است.

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی از تلاش‌های مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر و معاونان و کارشناسان این مجموعه برای طراحی و توسعه سامانه تی‌ام‌اس قدردانی کرد و افزود: این سامانه یک اقدام بومی و حاصل تلاش همکاران سازمان بنادر است که توانسته به مرحله قابل قبولی از بلوغ و بهره‌برداری برسد.

سلیمی‌پور با بیان اینکه سامانه تی‌ام‌اس در حوزه تردد افراد و وسایل نقلیه نیز توسعه یافته است، گفت: موضوع احراز هویت و شناسایی افراد و کنترل تردد در این سامانه پیاده‌سازی شده و آزمایش‌های انجام‌شده در سازمان بنادر نیز عملکرد مناسب آن را نشان داده‌است.