

نقشه راه احیای کریدورها

در پساجنگ کدام راه‌های ارتباطی باید برای توسعه روابط تجاری و امنیت تقویت شود؟

گزارش تحلیلی



خبرنگار

راه، شریان حیات اقتصاد هر کشور و از قدیم محاصره و بستن مسیرهای ارتباطی، اهرم فشاری در جنگ‌ها بوده است. پس داشتن راه‌های جایگزین و سرمایه‌گذاری‌کردن بر موضوع راه، یک ضرورت دفاعی است. معمولاً بحران که از راه می‌رسد همه بر روش‌های برون‌رفت از آن متمرکز می‌شوند. ای‌کاش‌ها و ای‌وای‌هایی هم به‌دنبال مرور غفلت‌های گذشته شنیده می‌شود. اما به محض فروکش‌کردن فشار به‌مرور همه چیز از یاد می‌رود. انگیزه سیاسی و بودجه‌لازم کاهش پیدا می‌کند و برنامه‌ها نیمه‌کاره رها می‌شود. اکنون با رسیدن خبرهای توافق و پایان جنگ، نباید موضوع کریدورها را از یاد برد. با چند داده شروع می‌کنیم. تجارت جهانی عمدتاً دریامحور است. این موضوع در ایران نیز به چشم می‌خورد. ۸۵ تا ۹۰ درصد تجارت کشور از مسیر بنادر انجام می‌شود. هرچند مهم‌ترین مزیت مسیرهای دریایی ظرفیت جابه‌جایی و هزینه تمام‌شده پایین‌تر است. اما نباید و نمی‌شود از دیگر روش‌ها غافل شد. ایران مزیت خوبی در وسعت مرزهای خاکی دارد. بنابراین باید به زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای توجه بیشتری داشته‌باشد. اتاق بازرگانی خراسان رضوی در پژوهشی به موضوع مسیرهای جایگزین دریا پرداخته است. رئیس شورای پژوهشی اتاق بازرگانی خراسان رضوی با اشاره به نگرانی‌های فعالان اقتصادی در زمان جنگ و ایجاد محدودیت در مسیرهای دریایی، از تدوین گزارشی درباره مسیرهای جایگزین حمل‌ونقل و سناریوهای پیش‌روی تجارت کشور خبر داد و گفت: بر همین اساس، مرکز مطالعات اتاق بازرگانی بررسی مسیرهای جایگزین را در دستورکار قرار داد و سناریوهای مختلف را تعریف کرد.

۹۰ درصد تجارت ایران از مسیر بنادر

محمود امتی با اشاره به نقش بنادر در تجارت کشور گفت: براساس آمار ارائه‌شده، حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد تجارت ایران از طریق بنادر انجام می‌شود و به همین دلیل هرگونه اختلال در

تا چه اندازه می‌توانند در شرایط بحرانی، بخشی از بار حمل‌ونقل کشور را برعهده بگیرند. عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی استان با استناد به داده‌های استخراج‌شده از گمرک جمهوری اسلامی ایران، اظهار کرد: در سال ۱۴۰۳ از مجموع ۱۵۳ میلیون تن صادرات کشور، حدود ۳۹ میلیون تن یعنی نزدیک به ۲۵ درصد از طریق پایانه‌های مرزی انجام شده است. امتی افزود: در حوزه واردات اما سهم پایانه‌های مرزی بسیار پایین‌تر است، به‌گونه‌ای که از ۳۹ میلیون تن واردات سال ۱۴۰۳ تنها حدود یک میلیون و ۴۴۰ هزار تن از پایانه‌های مرزی انجام شده که معادل حدود ۳۷ درصد است. وی همچنین با اشاره به نقش راه‌آهن گفت: در سال ۱۴۰۳ حدود ۵ میلیون تن از جابه‌جایی‌ها از طریق ریل انجام می‌شود، در حالی‌که در شرایط بحران اگر ظرفیت ریلی کشور توسعه یافته بود، می‌توانست بخش بیشتری از بار را پوشش دهد.

نباید منتظر بحران بعدی بمانیم

رئیس شورای پژوهشی اتاق بازرگانی خراسان رضوی با انتقاد از بی‌توجهی به ظرفیت کریدورها

در سال‌های گذشته گفت: بارها بخش خصوصی درباره اهمیت کریدورها و ضرورت توسعه آن‌ها هشدار داده، اما بازخورد عملی مناسبی دریافت نشده است و تکرار این رویکرد یک خطای فاحش خواهد بود. امتی تأکید کرد که حتی در صورت بازگشت شرایط عادی نیز نباید از توسعه مسیرهای جایگزین غافل شد.

انباشت گسترده کالا در کشورهای همسایه

همچنین وی از تدوین بسته‌ای استانی در پنج محور خبر داد و گفت: استقرار مدیریت یکپارچه مرزی، اصلاح فرایندها و کاهش توقف‌ها، تأمین نیروی انسانی، شبانه‌روزی شدن مرزها و رفع ناهماهنگی میان دستگاه‌های مستقر در مرزها از مهم‌ترین محورهای این بسته است. امتی با اشاره به انباشت گسترده کالا در کشورهای همسایه و چین اظهار کرد: گزارش‌ها از وجود ده‌ها هزار کانتینر در انتظار حمل به ایران حکایت دارد و در صورت بازگشایی کامل مسیرهای دریایی، بدون شبانه‌روزی شدن فعالیت مرزها امکان پاسخگویی به این حجم از بار وجود نخواهد داشت.



رئیس شورای پژوهشی اتاق بازرگانی استان گفت: مهم‌ترین بخش گزارش مرکز مطالعات اتاق بازرگانی، شناسایی مسیرهای جایگزین برای زمانی بود که مسیرهای دریایی با اختلال مواجه شوند. بر همین اساس، هفت مسیر جایگزین مورد بررسی قرار گرفت که هر یک ترکیبی از حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی هستند و مطالعات میدانی و مصاحبه با فعالان اقتصادی نیز درباره آن‌ها انجام شده است.

چین (ریل) < قزاقستان (ریل) < ترکمنستان (ریل) < ایران

- حدود ۷۰۰۰ کیلومتر
- حدود ۳۰ روز
- ۷ تا ۸ هزار دلار
- مزایا:** امن‌ترین / سریع‌ترین و از آن‌ترین مسیر / ثبات بیشتر قیمت / حمل یکسره / حداقل جابه‌جایی کالا
- معایب:** محدودیت رزرو دو قطار در ماه / محدودیت حمل کالاهای خطرناک (مانند باتری) / حداقل سفارش یک کانتینر ۴۰ فوت یا دو کانتینر ۲۰ فوت / محدودیت پذیرش پرندهای فاقد تعامل مستقیم با ایران

چین (ریل) < قزاقستان (ریل) < ازبکستان (زمینی) < ترکمنستان (زمینی) < ایران

- حدود ۱۰۴۰۰ کیلومتر
- ۲۵ تا ۲۰ روز
- ۷ تا ۸ هزار دلار
- مزایا:** ۱- احداث دو خط ریلی جدید برای افزایش ظرفیت / ظرفیت ۴ میلیون تن بار در سال / ظرفیت بالاتر گمرک سرخن نسبت به آنچه برون
- معایب:** اختلاف عرض ریل / محدودیت واگن و کشتی ریلی

چین (ریل) < قزاقستان (دریایی/ خزر) < ایران

- بخش ریلی: ۵ تا ۶ هزار کیلومتر (۱۰ تا ۱۵ روز)
- حمل دریایی: ۷۰۰ تا ۸۰۰ کیلومتر (۳ تا ۵ روز)
- امیرآباد تا مشهد: ۷۵۰ کیلومتر (۱۰ تا ۱۲ ساعت)
- ۶۵۰ تا ۸۰۰ دلار
- مزایا:** اتصال بندر امیرآباد به شبکه ریلی سراسری / هزینه مناسب / امن و سریع
- معایب:** محدودیت رزرو دو قطار در ماه / محدودیت حمل کالاهای خطرناک / حداقل سفارش ۴۰ فوت یا دو کانتینر ۲۰ فوت / محدودیت پذیرش برخی پرندها

۱۰ پیشنهاد

برای افزایش تاب‌آوری تجارت

بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت دریای خزر و کریدور شمال-جنوب	توسعه شبکه ریلی کشور برای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی	تقویت مرزهای شرقی و شمال شرقی به‌ویژه مرزهای خراسان و استفاده از ظرفیت مناطق آزاد	توسعه بندر چابهار و اتصال آن به شبکه ریلی کشور
ایجاد انبارهای راهبردی برای ذخیره کالاهای ضروری	توسعه شبکه ریلی کشور برای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی	تقویت مرزهای شرقی و شمال شرقی به‌ویژه مرزهای خراسان و استفاده از ظرفیت مناطق آزاد	توسعه بندر چابهار و اتصال آن به شبکه ریلی کشور
تشکیل ستاد ملی تاب‌آوری با مشارکت بخش خصوصی و اتاق بازرگانی	کاهش تنش‌های خارجی و تسهیل مقررات گمرکی، ترانزیتی و حرکت به سمت دیجیتالسازی تجارت	تنوع‌بخشی به شرکای تجاری و کاهش تمرکز بر مسیرهای جنوبی	ارتقای پایانه‌های مرزی به مراکز لجستیکی هوشمند
تقویت ذخایر راهبردی کالاهای اساسی و مواد اولیه	کاهش تنش‌های خارجی و تسهیل مقررات گمرکی، ترانزیتی و حرکت به سمت دیجیتالسازی تجارت	تنوع‌بخشی به شرکای تجاری و کاهش تمرکز بر مسیرهای جنوبی	ارتقای پایانه‌های مرزی به مراکز لجستیکی هوشمند

بازار

ثبات در بازار کالاهای اساسی مشهد



هم‌زمان با شروع ایام محرم و افزایش تقاضا برای کالاهای اساسی نظیر برنج، روغن و حبوبات، بازار مشهد شاهد ثبات در موجودی کالا است. رئیس اتحادیه عمده‌فروشان مواد غذایی، برنج و حبوبات مشهد، در گفت‌وگو با شهرازا بیان این مطلب گفت که علاوه بر رفع مشکل تأمین، اثرات مثبت توافقات اخیر منجر به کاهش قیمت برخی کالاها و افزایش قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان شده است. یکی از دغدغه‌های اصلی مصرف‌کنندگان در ایام پیک مصرف، احتمال کمبود کالاهای اساسی است؛ اما سیدحسینعلی شرف‌زاده با اطمینان اعلام کرد که در حال حاضر موجودی برنج، حبوبات و روغن در سطح بازار کاملاً تکمیل است. وی با اشاره به وضعیت روغن خوراکی که پیش‌تر با چالش‌های توزیع روبه‌رو بود، تصریح کرد: درحال حاضر کارخانه‌ها روند توزیع این محصول را افزایش داده‌اند و هیچ‌گونه اختلالی در تأمین آن در بازار مشاهده نمی‌شود. این ثبات در زنجیره تأمین، پیش‌نیاز اصلی برای کاهش قیمت‌ها در سطح خرده‌فروشی است.

تحلیل عوامل کاهش قیمت‌ها: فراتر از نرخ ارز

رئیس اتحادیه عمده‌فروشان در تحلیل جریان جاری بازار، بر تأثیر اخبار مربوط به توافقات کلان بر قیمت‌ها تأکید کرد. وی بیان کرد: تأثیر این اخبار صرفاً به کاهش نرخ ارز محدود نمی‌شود، بلکه تسهیل در حمل‌ونقل و ساده‌تر شدن فرایندهای تجاری، عامل اصلی کاهش قیمت‌هاست.

وی با اشاره به بخش حبوبات افزود: در همین چند روز اخیر، شاهد کاهش ۵ تا ۷ درصدی قیمت‌ها در این بخش بودیم، حتی در شرایطی که نوسانات شدید ارزی مشاهده نمی‌شد. این روند منجر به ایجاد رقابت مثبت میان فروشندگان شده است، به‌گونه‌ای که برخی برای جذب مشتری، از حاشیه سود خود کاسته‌اند. در نتیجه، خریداران اکنون با آرامش بیشتری بر کیفیت کالا تمرکز می‌کنند و دیگر نیازی به خرید هیجانی و عجله ندارند.

وضعیت کالاهای وارداتی و چشم‌انداز آتی

شرف‌زاده درخصوص سایر اقلام نظیر چای که بخش بزرگی از آن وارداتی است، اعلام کرد که موجودی بازار کافی است و در برخی موارد مانند شکر، قیمت‌ها حتی پایین‌تر از نرخ‌های مصوب قرار گرفته است. وی در پایان با پیش‌بینی چشم‌انداز آتی گفت: با پیشرفت توافقات و تسهیل بیشتر در تجارت بین‌المللی، انتظار می‌رود روند کاهشی قیمت‌ها مداوم باید. زمانی که مسیرهای لجستیک و حمل‌ونقل باز و روان شوند، هزینه‌های جانبی کاهش یافته و این امر مستقیماً قیمت نهایی کالا را برای مصرف‌کننده کاهش خواهد داد. وی با تأکید بر وضعیت مناسب ذخایر مواد غذایی در مشهد بیان کرد: خوشبختانه ذخایر راهبردی کالاهای اساسی در شرایط مطلوبی قرار دارد و هیچ‌گونه نگرانی از بابت تأمین نیازهای ماه‌های محرم و صفر وجود ندارد. کالاهای مورد نیاز به‌طور مستمر رصد و متناسب با تقاضا در اختیار شبکه توزیع قرار می‌گیرد. شرف‌زاده با بیان اینکه بازار اقلام اساسی روند عادی خود را طی می‌کند، گفت: درحال حاضر کالا به‌وفور در حال عرضه است و هیچ کمبودی در توزیع وجود ندارد.

بازار

افزایش قیمت محصولات ایران خودرو قانونی است؟

اعلام افزایش قیمت محصولات ایران خودرو بار دیگر بحث قیمت‌گذاری خودرو، نقش نهادهای نظارتی و وضعیت بازار خودرو را به صدر اخبار اقتصادی کشور بازگردانده است. به گزارش شهرازانیوز، درحالی‌که برخی نمایندگان مجلس بر لزوم اخذ مجوز از مراجع قانونی برای هرگونه افزایش قیمت تأکید دارند، برخی دیگر معتقدند فرایندهای مصوب شورای رقابت شرایطی را برای اعمال قیمت‌های جدید پیش‌بینی کرده است. هم‌زمان کارشناسان صنعت خودرو نیز این اقدام را نشانه‌ای از مشکلات ساختاری و تداوم سیاست‌های ناکارآمد در بازار خودرو می‌دانند.

ابهام در قانونی بودن افزایش قیمت‌ها

حجت‌الاسلام والمسلمین سید جواد حسینی‌کیا، نایب رئیس اول کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، در گفت‌وگو با شهرازانیوز، بیان کرد تنها مراجع قانونی برای تأیید و ابلاغ قیمت خودرو، شورای رقابت و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان هستند و هرگونه افزایش قیمت بدون اخذ مجوز از این نهاد ها غیرقانونی تلقی می‌شود. به گفته وی، در صورتی که افزایش قیمت اخیر بدون مجوز مراجع ذی صلاح انجام شده باشد، وزارت صنعت، معدن و تجارت و همچنین دستگاه قضایی می‌توانند به موضوع ورود کنند.

حجت‌الاسلام والمسلمین حسینی‌کیا حتی از امکان برخورد های قانونی جدی‌تر در صورت اثبات تخلف سخن گفته و تأکید کرده است که در گذشته نیز موارد مشابه با ورود نهادهای مسئول متوقف شده است. وی همچنین با اشاره به کاهش نرخ ارز در ماه‌های اخیر، یکی از استدلال‌های خودروسازان برای افزایش قیمت را زیرسؤال برد و اظهار داشت در شرایطی که نرخ ارز کاهش یافته، ضرورت بازنگری مجدد در محاسبات قیمت خودرو وجود دارد. به اعتقاد نایب رئیس اول کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، شورای رقابت و سازمان حمایت می‌توانند با بررسی دوباره هزینه‌های تولید و شرایط بازار، درباره تعدیل یا اصلاح قیمت‌ها تصمیم‌گیری کنند.

فرایند مشخصی برای افزایش قیمت و جود دارد

در مقابل، علی‌اکبر رنجبرزاده، عضو ناظر شورای رقابت و نماینده مجلس شورای اسلامی، با تشریح سازوکار قانونی قیمت‌گذاری خودرو در گفت‌وگو با شهرازانیوز تأکید کرده است که شورای رقابت چارچوب‌های کلی را تعیین کرده و خودروسازان می‌توانند بر اساس مستندات و هزینه‌های تولید، درخواست افزایش قیمت خود را به سازمان حمایت ارائه دهند. به گفته رنجبرزاده، سازمان حمایت موظف است حداکثر ظرف ۳۰ روز درخواست خودروساز را بررسی و نظر خود را اعلام کند. در صورت مخالفت سازمان حمایت، موضوع می‌تواند برای بررسی مجدد به شورای رقابت ارجاع شود. وی همچنین به یکی از بندهای مهم فرایند قیمت‌گذاری اشاره کرده و گفته است اگر سازمان حمایت در مهلت مقرر پاسخی ارائه نکند، امکان اعمال افزایش قیمت از سوی خودروساز بر اساس ضوابط موجود فراهم خواهد بود. با این حال، او تأکید کرده است در صورتی که قیمت‌های جدید هنوز از سوی سازمان حمایت تأیید نشده باشند، نمی‌توان آن‌ها را به‌عنوان قیمت‌های قطعی و نهایی تلقی کرد. رنجبرزاده نیز مانند حسینی‌کیا کاهش نرخ ارز را یکی از متغیرهای اثرگذار بر قیمت خودرو دانست و تأکید کرد این موضوع باید در بررسی‌های کارشناسی لحاظ شود.

