

اقتصاد پسا جنگ و ضرورت بازسازی اعتماد در زنجیره حمل و نقل و ترانزیت ایران

رحمان قره‌باش

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی و ایران

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی گرگان

جنگ و ناامنی تنها به میدان‌های نبرد محدود نمی‌شوند؛ اقتصاد، تجارت و صنعت حمل و نقل از نخستین بخش‌هایی هستند که آثار مستقیم و غیرمستقیم بحران را لمس می‌کنند. هرگونه ناامنی یا بی‌ثباتی، پیش از آنکه در آمارهای رسمی نمایان شود، خود را در زنجیره تأمین، هزینه‌های حمل، نرخ بیمه، زمان ترانزیت و رفتار صاحبان کالا نشان می‌دهد.

تجربه بحران‌های اخیر اثبات کرد که صنعت حمل و نقل تا چه اندازه به ثبات سیاسی و اقتصادی وابسته است. جهش هزینه‌های بیمه، محدودیت در تردد ناوگان، احتیاط شرکت‌های خارجی در پذیرش بار، طولانی‌شدن زمان حمل و تغییر مسیرهای تجاری، همگی موجب افزایش هزینه تمام‌شده کالا و کاهش قدرت رقابت فعالان اقتصادی شده‌اند.

با این حال، هر بحرانی در کنار تهدیدها، فرصتی برای اصلاحات ساختاری فراهم می‌سازد. اکنون که کشور وارد مرحله جدیدی شده است، نباید هدف سیاست‌گذاری صرفاً «بازگشت به شرایط پیش از بحران» باشد؛ بلکه باید از این تجربه برای ایجاد شبکه‌ای مقاوم‌تر، سریع‌تر، کم‌هزینه‌تر و قابل‌پیش‌بینی‌تر بهره برد.

بازسازی اعتماد؛ اولویتی فراتر از توسعه زیرساخت

در صنعت حمل و نقل اگرچه زیرساخت فیزیکی اهمیت بالایی دارد، اما «اعتماد» سرمایه اصلی است: اعتماد صاحب کالا به امنیت مسیر، اعتماد شرکت حمل و نقل به ثبات قوانین، و اعتماد سرمایه‌گذار به آینده بازار.

صاحب کالا زمانی مسیر ایران را انتخاب می‌کند که مطمئن باشد محموله‌اش در زمان قابل‌پیش‌بینی، با هزینه قابل‌کنترل و با حداقل ریسک به مقصد می‌رسد. از این رو، بازسازی اعتماد باید در کنار توسعه جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر و پایانه‌های مرزی، به هدف‌محور سیاست‌گذاری‌ها تبدیل شود. تحقق این امر مستلزم ثبات مقررات، شفافیت فرآیندها، پرهیز از تصمیمات خلق‌الساعه و ایجاد امکان پیش‌بینی زمان و هزینه حمل است.

کاهش هزینه‌های پنهان ترانزیت و ارتقای ارزش «زمان»

مشکل اصلی حمل و نقل بین‌المللی تنها به هزینه‌های مستقیم حمل محدود نمی‌شود. توقف‌های طولانی در مرز، معطلی‌های گمرکی، تعدد مجوزها، بروکراسی پیچیده، تغییرات مداوم مقررات و عدم هماهنگی میان‌دستگاهی، هزینه‌های پنهانی ایجاد می‌کنند که گاه از هزینه مستقیم حمل سنگین‌ترند.

رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیتی ایران تنها با جاده‌سازی و ریل‌گذاری افزایش نمی‌یابد؛ بلکه باید به «زمان» به چشم یک کالای ارزشمند اقتصادی نگریست. هر ساعت کاهش توقف کامیون‌ها و هر روز کاهش زمان عبور کالا از مرز، مستقیماً به معنای کاهش هزینه و افزایش جذابیت مسیر ایران برای تجار جهانی است.

گمرک هوشمند؛ گذر از بروکراسی به فرآیندهای یکپارچه

یکی از الزامات دوره پساجنگ، تسريع در حرکت به سمت «گمرک هوشمند» و مدیریت تمام الکترونیک فرآیندهای تجاری است.

هدف باید ثبت و ارزیابی اطلاعات کالا پیش از ورود به مرز باشد تا فرآیندهای قانونی بدون توقف فیزیکی محموله انجام شوند. همچنین، دستگاه‌های متولی تجارت خارجی، گمرک، حمل‌ونقل و مدیریت مرزی باید ذیل یک سامانه یکپارچه و هماهنگ عمل کنند. فعال اقتصادی نباید برای یک محموله با چندین نهاد موازی درگیر شود. کاهش بروکراسی علاوه بر جلب رضایت فعالان اقتصادی، هزینه‌های جاری دولت را نیز به شدت کاهش می‌دهد.

نوسازی ناوگان و حمایت از شرکت‌های حمل‌ونقل

شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ستون فقرات تجارت خارجی کشورند، اما در سال‌های اخیر زیر فشار جهش هزینه‌های نگهداری، بیمه، تأمین قطعات و محدودیت‌های مالی قرار داشته‌اند.

برای جذب سهم بیشتری از ترانزیت منطقه، تدوین برنامه‌ای جامع جهت نوسازی ناوگان، تأمین مالی ارزان، تسهیل دسترسی به قطعات و ارائه پوشش‌های بیمه‌ای مناسب ضروری است. بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی و طراحی مدل‌های نوآورانه تأمین مالی، نقشی کلیدی در این مسیر دارد. نوسازی ناوگان صرفاً یک پروژه عمرانی نیست؛ بلکه راهبردی مستقیم برای ارتقای بهره‌وری، کاهش مصرف سوخت و افزایش سهم ایران در بازار ترانزیت منطقه‌ای است.

دیپلماسی اقتصادی؛ مکمل زیرساخت‌های ترانزیتی

هیچ کریدور بین‌المللی صرفاً با ساخت جاده و راه‌آهن شکل نمی‌گیرد؛ کریدور زمانی فعال و موفق است که میان کشورهای طول مسیر، هماهنگی سیاسی، اقتصادی و اجرایی وجود داشته باشد.

ایران به دلیل موقعیت ممتاز جغرافیایی، پل ارتباطی طبیعی میان آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه، خلیج فارس و آب‌های آزاد است. نقدکردن این ظرفیت، نیازمند دیپلماسی اقتصادی فعال و مداوم با همسایگان است. توافق بر سر تعرفه‌های ترجیحی، یکسان‌سازی ساعات کاری مرزها، رسمیت‌بخشی به اسناد حمل، پذیرش متقابل ناوگان، پوشش‌های یکپارچه بیمه‌ای و ایجاد سازوکارهای تخصصی حل اختلاف، کیفیتی هم‌تراز با احداث ابرپروژه‌های زیرساختی دارد.

جایگاه استان گلستان و منطقه آزاد اینچه‌برون

در این نقشه راه، استان گلستان می‌تواند به عنوان یکی از کانون‌های اصلی توسعه تجارت و ترانزیت ایران با آسیای مرکزی عمل کند. موقعیت مرزی این استان و همسایگی با ترکمنستان، قزاقستان و سایر کشورهای منطقه، فرصتی بی‌نظیر برای ارائه خدمات لجستیکی و توسعه تجارت فرامرزی فراهم کرده است.

منطقه آزاد اینچه‌برون در صورت تکمیل زیرساخت‌ها، پتانسیل تبدیل شدن از یک مبدأ مرزی ساده به یک «مرکز مدرن تجاری-لجستیکی» را دارد. لازمه این جهش:

- توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای منتهی به مرز؛
- احداث پایانه‌های تخصصی و انبارهای مدرن؛
- استقرار خدمات گمرکی و بانکی بین‌المللی؛
- تسهیل فعالیت و استقرار شرکت‌های بخش خصوصی.

اتصال مؤثر اینچ‌برون به شبکه ریلی کشوری و کریدورهای بین‌المللی، ظرفیت استان گلستان را از یک بازار محلی به حلقه‌ای کلیدی در زنجیره تجارت منطقه‌ای ارتقا خواهد داد.

توسعه حمل‌ونقل ترکیبی در کریدورهای منطقه‌ای

آینده حمل‌ونقل بین‌المللی در اختیار کشورهایی است که بتوانند شبکه جاده‌ای، ریلی، بنادر و مراکز لجستیکی خود را در قالبی یکپارچه مدیریت کنند.

حمل‌ونقل ترکیبی در ایران باید از سطح شعار به یک برنامه عملیاتی تبدیل شود. انتقال بارهای سنگین و مسافت‌های طولانی از جاده به ریل، اتصال مستقیم بنادر به شبکه ریلی و احداث بنادر خشک در نقاط استراتژیک، زمان و هزینه حمل را به شدت کاهش می‌دهد. در شرایطی که رقبا در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب فعالانه در حال تقویت مسیرهای جایگزین هستند، ارتقای سرعت و کیفیت خدمات ترانزیتی ایران حیاتی است.

نقش‌آفرینی واقعی بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها

یکی از آموزه‌های مهم سال‌های اخیر این است که سیاست‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل، بدون مشارکت فعال بخش خصوصی به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

شرکت‌های حمل‌ونقل، صادرکنندگان، واردکنندگان، کارگزاران گمرکی و رانندگان، هر روز چالش‌های عملیاتی مسیر را لمس می‌کنند. دانش و تجربه میدانی آن‌ها باید در فرآیند تصمیم‌گیری‌ها به کار گرفته شود. تشکیل کارگروه‌های تخصصی مشترک میان دولت و بخش خصوصی و پایش مستمر عملکرد کریدورها، کلید حل سریع چالش‌های اجرایی است.

جمع‌بندی: از بحران تا جهش ترانزیتی

تجربه بحران‌های اخیر نشان داد که اقتصاد و صنعت حمل‌ونقل ایران برای مواجهه با متغیرهای منطقه‌ای به انعطاف‌پذیری و تاب‌آوری بیشتری نیاز دارد. توسعه زیرساخت‌ها شرط لازم است، اما کافی نیست.

ترکیب اقداماتی نظیر:

- کاهش زمان ترانزیت و ثبات مقرراتی؛
- هوشمندسازی کامل گمرک و نوسازی ناوگان؛
- توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و دیپلماسی فعال منطقه‌ای؛
- و استفاده از ظرفیت‌های منطقه‌ای نظیر استان گلستان و منطقه آزاد اینچ‌برون؛

می‌تواند اعتماد از دست‌رفته صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران را بازگرداند. هر محموله ترانزیتی که از خاک ایران می‌گذرد، تنها یک بار تجاری نیست؛ بلکه زنجیره‌ای از درآمد و اشتغال برای شرکت‌ها، رانندگان، بنادر، گمرک، بیمه و شبکه ریلی به همراه دارد.

اکنون زمان آن فرا رسیده است که با بهره‌گیری از تجربیات گذشته، سیاست‌های ترانزیتی کشور را بازطراحی کنیم. اگر ایران بتواند مسیرهای خود را «امن، سریع، کم‌هزینه و قابل‌پیش‌بینی» کند، دوران پساجنگ نه پایانی بر یک بحران، بلکه آغاز عصری جدید در تثبیت موقعیت ژئواقتصادی ایران خواهد بود.