

## [ لجستیک و صادرات ]

## هزینه‌های تحمیلی به تجار



امید ملک

عضو انجمن کشتی‌رانی و خدمات وابسته ایران

بررسی‌ها نشان می‌دهد در چهل سال گذشته هیچ وزیری در وزارتخانه راه و ترابری سابق و راه و شهرسازی فعلی در هنگام تصدی پست و یا رأی اعتماد برنامه یا استراتژی توسعه و بهبود وضعیت حمل و نقل را در دستور کار نداشته است و موید این نکته هم عدم وجود معاونت مرتبط با شیوه‌های حمل و نقل در سطح وزارتخانه تا سال ۹۵ است. البته پست سازمان‌های تخصصی مختلف از قبیل هواپیمایی کشوری، بنادر و دریانوردی و یا سازمان راهداری و پایانه‌های کشور در سطح معاونت وزیر تعریف شده ولی به دلیل نگاه جزیره‌ای و کاسب‌کارانه و فساد مرتبط با تفویض کارهای اجرایی به شرکت‌های تعاونی کارکنان یا شرکت‌های مرتبط با صندوق‌های بازنشستگی همان سازمان‌ها به دلیل تعارض منافع از توسعه صنعت در همه حوزه‌ها جلوگیری کرده است.

حتی در حال حاضر نیز شرح وظایف وزارت راه و شهرسازی مبین اهمیت ۱۰ درصدی لجستیک و ۹۰ درصدی مسکن است. بنابراین در نکته اول باید به این موضوع توجه داشت که دغدغه دولت‌ها در این سال‌ها، هیچ‌گاه معطوف به نوسازی ناوگان حمل و نقل چه در بخش جاده‌ای و چه در بخش ریلی نبوده است. کما این که از قانون سوم توسعه، نوسازی ناوگان به عنوان یکی از وظایف دولت‌ها مطرح شده که متأسفانه هیچ‌گاه محقق نشده است.

«لجستیک» در کشور هنوز مفهوم نیست و ابداع نشده است، حتی در ثبت شرکت‌ها، اگر این نام در اسم یک شرکت و یا در اهداف اساسنامه‌های آن باشد، از ثبت خودداری می‌کنند. آیین‌نامه مراکز لجستیکی هم که از زمان صادرات آقای دکتر آخوندی در دولت تدبیر و امید اقدام شد تاکنون به تصویب نرسیده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد ۹ درصد جی‌دی‌پی دنیا متعلق به حوزه لجستیک است. اما در کشور ما به دلیل ضعف لجستیک هزینه این بخش بین ۱۷ تا ۲۵ درصد است. چراکه این بخش فاقد کارآمدی لازم است. در نتیجه هزینه‌های زیادی به تجار چه در بخش واردات و چه در بخش صادرات در زمینه حمل و نقل تحمیل می‌شود.

سیاست‌گذاران در این سال‌ها همواره نعل وارونه می‌زنند. آن‌ها به نام حفظ اشتغال و حمایت از تولید داخل، شرکت‌های رانته را زیر چتر حمایت خود قرار داده‌اند. از این رو نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور هیچ‌گاه در دستور کار قرار نگرفته است. چراکه شرکت‌های رانته نه خود ظرفیت تولید دارند و نه سیاست‌گذار اجازه می‌دهد از ظرفیت‌های خارجی برای این امر ضروری استفاده شود. در بخش حمل و نقل جاده‌ای، تمام شرکت‌های کامیون‌ساز قدرتمند دنیا حاضرند به صورت اقساطی و تنها با ۱۰ درصد نقدی خودروهایشان را به شرکت‌های حمل و نقل ایرانی واگذار کنند. ولی به دلیل آن که چند شرکت محدود رانته قطعات خودروها را به صورت سی‌کی‌دی وارد کشور می‌کنند و به اسم تولید داخل، به مونتاژ کاری می‌پردازند، سیاست‌گذار با همان نگاه حمایت‌گرانه از آنها، اجازه تأمین ناوگان حمل و نقل جاده‌ای از خارج از کشور را نمی‌دهد. از این رو ایران طی چهل سال گذشته هیچ‌گاه ناوگان جاده‌ای سلامت نداشته و عمر متوسط ناوگان جاده‌ای در کشور ما ۲۵ سال است. در این شرایط بدیهی است که معدل مصرف سوخت این ناوگان بالا، ایمنی آن پایین و میزان آلاینده‌ها آن نیز بالاست. هنگامی که می‌گوییم معدل سنی ناوگان ۲۵ سال است به این معنی است که در این ناوگان کامیون ۴۰ تا ۵۰ ساله نیز همچنان فعال است. از این رو اکثر ناوگانی که در حمل و نقل جاده‌ای فعال است به دلیل فرسودگی نمی‌تواند به آن سوی مرزها برود.

البته بخش حمل و نقل ریلی هم چندان وضعیت مطلوب‌تری ندارد. فعالان حوزه حمل و نقل ریلی قصد داشتند برای توسعه این ناوگان، واگن‌هایی را از خارج از کشور وارد کنند. اما وزیر وقت صمت، با همان نگاه حمایت از تولید داخل، به دلیل حمایت از تعداد اندکی شرکت واگن‌ساز

داخلی، اجازه واردات واگن را صادر نکرد. در حالی که هیچ‌یک از این شرکت‌ها توان آن‌ها که بتوانند نیاز خریداران را برطرف کنند، نداشتند. بنابراین ناوگان حمل و نقل ریلی نیز با توجه به نیاز کشور به ۲۵ هزار واگن باری، وضعیت مناسبی ندارد.

بخش کشتی‌رانی را می‌توان تنها بخش مقرون به صرفه برای حمل کالاها اعم از صادراتی و وارداتی دانست. البته این بخش نیز با مشکلات متعددی دست و پنجه نرم می‌کند. در بخش حمل و نقل دریایی کانتینرهای مناسب برای حمل کالاها وجود ندارد. اما ظرفیت حمل و نقل دریایی به مراتب بیشتر از حمل و نقل ریلی و جاده‌ای است. در دو بخش ریلی و جاده‌ای، نه تنها ناوگان فرسوده‌ای وجود دارد، بلکه ظرفیت لازم برای حمل کالاهای صادراتی نیز در این دو ناوگان موجود نیست. اغلب کالاهای صادراتی ایران مواد خام هستند که احجام بزرگی را در بر می‌گیرند. فولاد و سنگ‌های معدنی دارای احجام بزرگی است که حمل آن کار مشکلی است. یک کشتی می‌تواند ۵۰ هزار تن سنگ آهن را جابه‌جا کند. اما برای این میزان سنگ آهن به تعداد زیادی کامیون و واگن نیاز است. از این رو حمل جاده‌ای و ریلی به‌مراتب گران‌تر از کشتی است. در واقع ظرفیت‌های حمل و نقل ریلی و جاده‌ای پاسخ‌گوی صادرات عمده به حوزه اوراسیا نیست.

البته در بحث هزینه‌های حمل و نقل از سال گذشته به‌واسطه مشکلات اقتصادی و ارزی کشور، مسائل جدی مطرح شد و به صورت غیرمنتظرانه‌ای کرایه بارهای صادراتی بالا رفت. در بخش حمل و نقل دریایی به دلیل اشتهایی که از سوی معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی صورت گرفت، شرایط برای سوءاستفاده در خصوص هزینه دیرکرد کانتینر (حق توقف) فراهم شد.

همان‌طور که اشاره شد، در بخش کانتینری، ایران دچار ضعف است. در دنیا شرکت‌هایی به نام NVOCC وجود دارند که در خصوص حمل کانتینر فعال هستند. البته این شرکت‌ها کشتی ندارند. آنها کانتینرهایی را که سنی بین ۸ تا ۱۰ سال دارند از شرکت‌های کشتی‌رانی خریداری می‌کنند. اصطلاحاً کانتینرهای بازنشسته را خریداری می‌کنند؛ کانتینرهایی که چندان در صحت و سلامت هم نیستند. حال این شرکت‌ها سال گذشته برای تأمین کانتینر ایران به تصمیم معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، وارد گود شدند و فضای بازار را متنسج کردند. بنابراین هزینه‌های حمل و نقل دریایی برای تجار به شدت افزایش یافت. در نتیجه در بازارهای صادراتی نیز قدرت رقابت از تجار ایرانی گرفته شد. از سوی دیگر ارزش کالاهای صادراتی ایرانی کاهش یافته در صورتی که هزینه‌های آنها افزایش داشته است. تجارت با ایرانی‌ها نیز برای خریداران پرریسک است. از این طرف ایرانی مجبور به ارائه تخفیف‌های جذاب به خریداران است. در چنین شرایطی مسئله هزینه حمل و نقل نیز مشکلی است که بر مشکلات دیگر افزوده شده است.

با توجه به هزینه‌های حمل و نقل و افزایش هزینه‌های تولید کالاهای صادراتی، برخی از بازارها برای حضور کالاهای ایرانی توجیه اقتصادی ندارد. البته این مسئله به نوع کالاها بستگی دارد. کالاهای با ارزش افزوده پایین توجیه اقتصادی برای صادرات به کشورهای دور دست، به عنوان مثال قاره آفریقا، ندارد. اما صادرات کالاهایی با ارزش افزوده بالا مانند پسته می‌تواند تا حدی توجیه‌پذیر باشد. باید به این نکته نیز توجه داشت که در شرایط تحریم، بسیاری از خریداران کالاهای ایرانی به دلیل ترس و واهمه‌ها جریمه‌های آمریکا ترجیح می‌دهند نام ایران در اسناد قید نشود. از این رو هزینه حمل کالاهای ایرانی به دلیل تغییر مقصد بالاتر خواهد رفت. از سوی دیگر سرویس‌دهی خطوط کشتی‌رانی ایران برای تمام نقاط دنیا فراهم نیست. از این رو بالاچار صاحبان کالا باید برای رسیدن به مقصد، کالاها را در بندری مانند جبل علی به خطوط کشتی‌رانی دیگری واگذار کنند که این مسئله نیز خود هزینه‌بر است. بنابراین با توجه به این دو محدودیت، صاحبان کالا باید تصمیمی بگیرند که در نهایت صرفه اقتصادی داشته باشد.

در انتها باید به این موضوع اشاره کرد که صادرات این روزها هزینه‌های زیادی را در بر می‌گیرد و شرایط تحریم نیز هزینه‌ها را به‌مراتب بالاتر برده است. از این رو امر صادرات کاری بسیار ارزشمند است که باید از آن حمایت کرد. ■