

گفت‌وگو

حسام کمالی

گفت‌وگوی «جوان» با سعید مقبسه عضو اتاق بازرگانی

متنوع‌سازی مبادی ورودی-خروجی کشور بستن خنثی‌سازی محاصره است

یک عضو اتاق بازرگانی ایران معتقد است وقتی واردات و صادرات کشور از مبادی متعدد صورت می‌گیرد، آسیب‌پذیری کشور در شرایط جنگی کم می‌شود. وابستگی به تعداد محدودی مبادی ورودی و خروجی و استفاده از مرزهای محدود برای واردات و صادرات به معنی افزایش آسیب‌پذیری کشور در شرایط جنگی است. بر این اساس، به درستی متنوع‌سازی مبادی ورودی- خروجی کشور در دستور کار دولت قرار گرفته است.

■ ■ ■

مهم‌ترین اقدام دولت در وضعیت فعلی این است که تمرکز دولت به سمت تنوع بخشیدن به مسیرهای ورود کالا به کشور باشد که منجر به خنثی‌سازی محاصره در جنوب و همچنین توسعه کریدورهای تجاری کشور و بازطراحی مسیرهای عبور کالا از کشور خواهد شد و هر چقدر از مرزهای بیشتری برای صادرات و واردات بهره برده شود، تقویت پدافند غیرعامل کشور بیش از پیش محقق می‌شود، زیرا وابستگی به یک مبنای ورودی- خروجی در جنوب کشور به منزله در دسترس بودن آسان است، اما وقتی مبادی متنوع باشند، آسیب‌پذیری کشور کاهش پیدا می‌کند.

به باور کارشناسان، مزیت دیگر متنوع‌سازی مبادی صادرات و واردات کشور این است که مرز نشینان بیشتری از تبدیل شدن محل سکونت‌شان به مبنای ورود و خروج کالا بهره‌مند می‌شوند. تغییر رویکرد از «مديريت مسيرهاي موجود» به «توسعه کریدورهای نوین» می‌تواند ایران را از یک گذرگاه ساده به یک قطب اصلی ترانزیت تبدیل کند. توسعه کریدورهای تجاری بین‌المللی، مانند مسیر شمال - جنوب و اتصال به مسیرهای ریلی آسیا، نه تنها نیازهای داخلی را تأمین می‌کند، بلکه با ایجاد ارزش افزوده از خدمات ترانزیتی، منابع ارزی جدیدی را به اقتصاد تزریق خواهد کرد. این حرکت باعث می‌شود کشور به جای قرار گرفتن در موضع دفاعی در برابر محاصره، به یک بازیگر کلیدی در شبکه تجارت جهانی تبدیل شود که مسیرهای عبور کالا را مدیریت و هدایت می‌کند.

بنابراین بازطراحی هوشمندانه مسیرهای عبور کالا از کشور، نیازمند سرمایه‌گذاری زیرساختی در بخش‌های ریلی، جاده‌ای و حتی پهپادی و هوایی است و دولت باید با بهره‌گیری از ظرفیت‌های همسایگان و ایجاد زیرساخت‌های مدرن در مرزهای مختلف، شبکه خود را به شکلی طراحی کند که جریان کالا به صورت شبکه‌ای و چندگانه حرکت کنند. این بازطراحی، نه تنها امنیت کالایی را تضمین می‌کند، بلکه با ایجاد تعادل در توزیع ثروت در مناطق مرزی و کریدوری، باعث توسعه پایدار جغرافیایی و اقتصادی کشور در بلندمدت خواهد شد.



سعید مقبسه، عضو اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «جوان» با اشاره به این موضوع که مدیریت مرزها و واردات و صادرات کشور یکی از وظایف ذاتی گمرکات به شمار می‌رود و به درستی این وظیفه به یک دستگاه متولی سپرده شده است، تصریح کرد: قبلاً مدیریت مرزها به چندوزارتخانه ارتباط داشت و این امر باعث بروز ناهماهنگی و سردرگمی می‌شد. اینکه وزارت صمت، اقتصاد، بهداشت و کشاورزی به صورت هم‌زمان مسئولیت مدیریت مرزها را برعهده داشتند، به افزایش بروکراسی واردات و صادرات منجر می‌شد.

وی ادامه داد: همواره چابک‌سازی دولت و تسریع در انجام کارها اهمیت زیادی دارد. به ویژه الان که در شرایط جنگی قرار داریم و تحت فشار جنگ تحمیلی هستیم، حذف بروکراسی‌های غیر ضرور و افزایش زمینه تجارت موضوع مهمی است.

این فعال اقتصادی و عضو اتاق بازرگانی ایران خاطر نشان کرد: قبلاً باید وزارتخانه‌های مختلف در زمینه واردات و صادرات مجوزهای خاصی را صادر می‌کردند. این موضوع تجارت را با چالش‌های جدی مواجه می‌کرد و به کندی روندهای تجاری کشور منجر می‌شد. حالا مدیریت متمرکز مرزها به منزله کاهش بروکراسی‌های موجود و سرعت بخشیدن به تجارت است.

مقبسه گفت: مدیریت متمرکز مرزها و سپردن این وظیفه به وزارت اقتصاد یک تصمیم عاقلانه اما دیر هنگام است. باید خیلی پیش‌ترها دولت در راستای چابک‌سازی امور مربوط به مرزها اقدام می‌کرد و بروکراسی‌های موجود را از بین می‌برد؛ اگرچه این اقدام در هنگام انجام شده است، اما می‌تواند در راستای تقویت پدافند غیر عامل، افزایش مبادلات کشور با دیگر کشورها و کاهش هزینه‌های تجار مؤثر باشد.

وی ادامه داد: وقتی واردات و صادرات کشور از مبادی متعدد صورت می‌گیرد، آسیب‌پذیری کشور در شرایط جنگی کم می‌شود. وابستگی به تعداد محدودی مبادی ورودی و خروجی و استفاده از مرزهای محدود برای واردات و صادرات به معنی افزایش آسیب‌پذیری کشور در شرایط جنگی است. بر این اساس، به درستی متنوع‌سازی مبادی ورودی- خروجی کشور در دستور کار دولت قرار گرفته است.

این فعال اقتصادی و عضو اتاق بازرگانی ایران خاطر نشان کرد: استفاده از ظرفیت تمام مرزها به معنی افزایش تبادلات با کشورهای همسایه است. با کشورهای مختلف همسایه هستیم و از مرزهای طولانی زمینی و دریایی با دیگران بر خور داریم، باید از تمامی ظرفیت‌ها برای افزایش مبادلات و رونق تجارت در کشور بهره ببریم.

مقبسه گفت: استفاده از مرزهای متنوع برای واردات و صادرات باعث می‌شود مرزنشینان بیشتری از مزیت‌های تبدیل شدن محل سکونت‌شان به مبادا صادرات و واردات کشور بهره ببرند و این به معنای ایجاد عدالت بیشتر در کشور است.

وی ادامه داد: هر چقدر سیاست‌ها به سمتی برود که از بروکراسی‌های موجود کاسته شود و رونق تجارت بیش از پیش در دستور کار باشد، نفع بیشتری برای کشور دارد. به ویژه در شرایط فعلی که کشور تحت فشار جنگ تحمیلی قرار دارد، استفاده از تمامی ظرفیت‌ها ضروری است.

این عضو اتاق بازرگانی ایران خاطر نشان کرد: مناطق آزاد دارای ظرفیت‌های بالایی هستند و تجربه کشور در شرایط جنگی نشان داد که استفاده از ظرفیت این مناطق می‌تواند به لحاظ جلوگیری از کمبود کالا در کشور اهمیت داشته باشد.

اقتصاد

سرویس اقتصادی ۹۰۰۸۵۲۳



سهم از تجارت دریایی جهان (قبل از محاصره دریایی رژیم)	۹ درصد
مقدار تجارت دریایی باب‌المندب (قبل از محاصره دریایی رژیم)	۱٫۲ میلیارد تن
ارزش تجارت غیرنفتی (قبل از محاصره دریایی رژیم)	۱ تریلیون دلار
تردد کشتی‌ها (قبل از محاصره دریایی رژیم)	۲۴ هزار فروند
تردد کشتی‌ها (بعد از محاصره دریایی رژیم)	۱۳ هزار فروند
میزان نفت عبوری از تنگه باب‌المندب (بعد از محاصره دریایی رژیم)	۴٫۲ میلیون بشکه در روز
عبوری از تنگه باب‌المندب (بعد از محاصره دریایی رژیم) LNG	صفر
سهم از تجارت گندم جهان	۱۹-۲۲ درصد
سهم از تجارت برنج جهان	۲۰ درصد
سهم از تجارت کود جهان	۴۰ درصد
تعداد کابل فیبرنوری عبوری از تنگه باب‌المندب	۱۵-۱۶ کابل
سهم از ترافیک اینترنت جهانی	۱۷ درصد
افزایش هزینه بیمه ریسک جنگ	۵ برابر
افزایش زمان تجارت در صورت بسته شدن باب‌المندب	۱۵ روز

▼ **آمارهای کلیدی در مورد اهمیت راهبردی تنگه باب‌المندب**

افزایش هزینه حمل‌ونقل و بیمه دریایی، موجب رشد قیمت جهانی نفت، سوخت، مواد غذایی، کود و بسیاری از کالاهای تجاری شده و فشار قابل توجهی بر اقتصاد جهانی وارد می‌کند. همچنین بسته شدن تنگه باب‌المندب، سایر گلوگاه‌های مهم دریایی جهان به‌ویژه کانال سوئز را نیز تحت تأثیر قرار داد. به عنوان نمونه، مطابق آمارها کشور مصر از زمان محاصره دریایی رژیم‌صهیونیستی ازسوی دولت مردمی یمن در سال ۲۰۲۳، حدود ۷ میلیارد دلار از درآمدهای ترانزیتی خود را به دلیل کاهش شدید ترانزیت از مسیر کانال سوئز از دست داد، این



تردد (فروند در سال)	قبل از محاصره دریایی آبان ۱۴۰۲	بعد از محاصره دریایی آبان ۱۴۰۲
نفتش‌ها	۴ هزار	۲٫۵ هزار
کشتی‌های کانتینری	۷ هزار	۲ هزار
کشتی‌های قله‌بر	۲۸ هزار	۴ هزار
کشتی‌ها	۲۴ هزار	۱۳ هزار

▼ **وضعیت تردد کشتی‌ها از تنگه باب‌المندب**



▼ **حجم نفت عبوری از تنگه باب‌المندب قبل و بعد از محاصره دریایی رژیم‌صهیونیستی از سوی دولت مردمی یمن در سال ۲۰۲۳**

با هدف محاصره دریایی رژیم‌صهیونیستی در جنایات علیه غزه، حدود پنج برابر افزایش یافته و از حدود ۵۰ تا ۸۰ هزار دلار برای هر سفر به حدود ۲۵۰ هزار تا ۴۰۰ هزار دلار افزایش یافته است. همچنین بسته شدن تنگه باب‌المندب باعث ایجاد خسارت‌های جدی به رژیم‌صهیونیستی می‌شود. بر اساس آمارهای تجاری، حدود ۴۰ درصد از واردات رژیم‌صهیونیستی از کشورهای آسیایی تأمین می‌شود. بخش عمده‌ای از این کالاهای مسیر اقیانوس هند، خلیج عدن، باب‌المندب و دریای سرخ به بنادر رژیم‌صهیونیستی می‌رسند. به علاوه، تجربه محاصره دریایی رژیم‌صهیونیستی از سوی دولت مردمی یمن در سال ۲۰۲۳ نشان داد که بنادر این رژیم در برابر اختلالات این مسیر به شدت آسیب‌پذیر هستند. در جریان این حملات به کشتی‌های تجاری در دریای سرخ، فعالیت بندر ایلات حدود ۸۵ درصد کاهش یافت، این در حالی است که بیش از ۸۰ درصد واردات رژیم‌صهیونیستی از چند بندر محدود این رژیم مانند حیفأ، اشدود و ایلات صورت می‌گیرد که از رده عملیاتی خارج شدن هر کدام، تأمین کالاهای اساسی را برای رژیم‌صهیونیستی دشوار خواهد کرد.

علاوه بر این، با بسته شدن تنگه‌هرمز در جنگ تحمیلی سوم از سوی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران، عربستان سعودی به صادرات انرژی از طریق تنگه باب‌المندب وابسته شده است. عربستان سعودی روزانه ۷ میلیون بشکه نفت را که از تنگه‌هرمز صادر می‌شد، از طریق خط لوله شرق - غرب عربستان در بندر ینبع عبور می‌دهد. این مسیر اگر چه راهکاری برای دور زدن تنگه‌هرمز است، اما برای رساندن نفت به بازارهای آسیا، ناچار به عبور از باب‌المندب است. حدود ۸۰ درصد این نفت از بندر ینبع با عبور از تنگه باب‌المندب به سمت کشورهای آسیایی و ۲۰ درصد آن از طریق کانال سوئز به سمت اروپا صادر می‌شود. بنابراین با بسته شدن تنگه هرمز، امکان صادرات نفت به آسیا وجود ندارد و در عمل فشار اقتصادی قابل توجهی به عربستان سعودی و کشورهای مشتری این نفت وارد شده، به طوری که صادرات نفت عربستان سعودی از ۵ میلیون بشکه در روز به یک میلیون بشکه در روز رسیده است.

جمع‌بندی

اقدام دولت مردمی یمن در بستن این تنگه در سال ۲۰۲۳، توانست ترافیک LNG را تا مرز صفر کاهش دهد، هزینه‌های بیمه را پنج برابر کند و زنجیره تأمین جهانی را با بحران مواجه سازد. به علاوه، این اقدام فشارهای اقتصادی شدیدی به رژیم‌صهیونیستی وارد نمود. بنابراین بسته شدن تنگه باب‌المندب از سوی دولت مردمی یمن به روی کشتی‌های سعودی، علاوه بر پیامدها و منافع مستقیمی که برای این آبراه راهبردی مطرح است، در کنار همزمانی با بسته شدن تنگه‌هرمز، آثار بسیار گسترده‌تری بر بازار جهانی انرژی و تجارت بین‌الملل خواهد داشت. این دو تنگه در عمل مکمل یکدیگر هستند و بخش مهمی از جریان انتقال نفت، فرآورده‌های انرژی و کالاهای تجاری جهان را تشکیل می‌دهند. تا پیش از بسته شدن باب‌المندب، بخشی از آثار محدودیت در تنگه‌هرمز از طریق مسیرهای جایگزین صادرات نفت انجام می‌شد، اما محدود شدن هم‌زمان هر دو گذرگاه، این ظرفیت را تا حد زیادی از بین برد و تأثیر اختلال در تنگه‌هرمز را به‌مراتب افزایش داد. در چنین شرایطی، قیمت نفت، فرآورده‌های انرژی، هزینه حمل‌ونقل و کالاهای اساسی شدت افزایش بیشتری پیدا کرد. از این رو، جمهوری اسلامی ایران با همکاری با دولت مردمی یمن از ظرفیت راهبردی این دو گلوگاه دریایی برای حداکثرسازی منافع و تقویت جایگاه جبهه مقاومت در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی استفاده کرده‌اند و این اقدام فشار حداکثری به دشمن آمریکایی- صهیونیستی وارد کرده است.

تبعات انسداد تنگه باب‌المندب بر تجارت و حمل‌ونقل دریایی

نوری بین‌المللی زیر دریایی از ایمن تنگه عبور می‌کند که مطابق برآوردها حدود ۱۷ درصد از ترافیک اینترنت جهانی از آن منتقل می‌شود. در پی آسیب دیدن چند کابل اصلی زیردریایی در مارس ۲۰۲۴ (اسفند ۱۴۰۲) به علت ناعلوم، حدود ۲۵ درصد از ترافیک ارتباطی میان آسیا، اروپا و غرب آسیا دچار اختلال شد. پیامدهای این اختلال در بسیاری از کشورهای منطقه هند، پاکستان، امارات متحده عربی و بخش‌هایی از شرق آفریقا به صورت کاهش کیفیت خدمات اینترنتی و اختلال در ارتباطات بین‌المللی مشاهده شد. دلیل دیگر اهمیت آسیب دیدن کابل‌های زیردریایی، دیگره بالای کشتی‌های تخصصی تعمیر کابل‌های زیردریایی است که حدود ۱۵۰ هزار دلار در روز برآورد شده است. از این رو، هر گونه اختلال در ارتباطات بین‌المللی، تأثیرات جدی‌تری بر عبوری از باب‌المندب می‌تواند علاوه بر افزایش هزینه‌های عملیاتی، جریان داده‌ها، خدمات مالی، مراکز داده، تجارت الکترونیک و ارتباطات بین‌المللی را در مقیاس جهانی تحت تأثیر قرار دهد.

جمع‌بندی

بر این اساس، انسداد تنگه باب‌المندب، علاوه بر تأثیر بر تجارت و حمل‌ونقل دریایی، موجب افزایش قیمت جهانی نفت، سوخت و هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شود. این در حالی است که یمن نیز به دلیل شرایط اقتصادی و زیرساختی، واردکننده نفت، فرآورده‌های سوختی و بخش قابل توجهی از کالاهای موادغذایی است. بنابراین، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و رشد قیمت انرژی، در کنار محاصره باب‌المندب، تهدید دیگری را برای یمن ایجاد می‌کند. یمن به عنوان نمونه، حدود ۱۹ تا ۲۲ درصد از این گذرگاه می‌گذرد. این مسیر شریان اصلی انتقال محموله‌های صادرکنندگان بزرگ جنوب و جنوب‌شرق آسیا در برنج، از جمله هند، تایلند و ویتنام است. همچنین حدود ۴۰ درصد از تجارت جهانی کود از باب‌المندب عبور می‌کرد. این امر کام نشان می‌دهد که اختلال در باب‌المندب مستقیماً امنیت غذایی غرب آسیا و شرق آفریقا را هدف قرار داده و پس از محاصره یمن با افزایش هزینه روه‌رو بوده است.

ارتباطات دیجیتال و اینترنت جهانی

از سوی دیگر، تنگه باب‌المندب یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های ارتباطات دیجیتال جهان نیز به شمار می‌رود. در حال حاضر حدود ۱۵ تا ۱۶ کابل فیبر