

بررسی وضعیت صادرات ایران از مرزهای جنوبی و مسیرهای جایگزین در شرایط جنگ

(گزارش تحلیلی – انجمن صادرکنندگان استان اصفهان)

در شرایطی که زنجیره تأمین و لجستیک بین‌المللی ایران تحت تأثیر محدودیت‌های منطقه‌ای و تنش‌های ژئوپلیتیکی قرار گرفته است، انجمن صادرکنندگان استان اصفهان در یک گفت‌وگوی تخصصی با مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریاسفیر کالا تجارت، جناب آقای اشکان خامه، به بررسی وضعیت جاری، اختلالات مسیرهای دریایی و راهکارهای جایگزین لجستیکی پرداخته است.

این گزارش با رویکرد تحلیل وضعیت عملیاتی، به بررسی تغییرات ساختاری در مسیرهای صادراتی ایران می‌پردازد.

۱. وضعیت کلی زنجیره لجستیک و تجارت خارجی ایران

در حال حاضر، زنجیره لجستیک و تجارت خارجی ایران با چالش‌های جدی ناشی از محدودیت‌های مسیرهای دریایی مواجه است. این محدودیت‌ها به‌ویژه در ارتباط با امارات و سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس، باعث افزایش پیچیدگی در جریان صادرات و واردات شده است. این شرایط موجب تغییر ساختار سنتی حمل‌ونقل مستقیم به مدل‌های چندمرحله‌ای و هاب‌محور شده است.

۲. اختلال در مسیرهای دریایی و اثرات عملیاتی

محدودیت‌های ایجادشده در مسیرهای دریایی جنوب کشور، تأثیر مستقیم بر موارد زیر داشته است:

- افزایش هزینه حمل‌ونقل
- افزایش زمان حمل (Lead Time)
- کاهش پیش‌بینی‌پذیری زنجیره تأمین
- لغو یا تعلیق برخی سرویس‌های کشتیرانی

همچنین در سطح بین‌المللی، کاهش سرویس‌دهی خطوط کشتیرانی و تغییر برنامه‌های حمل (Rerouting / Blank Sailings) به‌عنوان یک روند قابل مشاهده مطرح است.

۳. محدودیت‌های فعلی در مسیرهای دریایی

امارات:

امارات متحده عربی در حال حاضر هیچ کالای ایرانی را چه به صورت ورودی و چه خروجی نمی‌پذیرد. حتی کالاهایی که پیش از این وضعیت (قبل از «جنگ») به دبی رسیده بودند، اکنون با مشکل ترخیص مواجه شده‌اند. برای ترخیص این کالاهای، نیاز به اثبات تاریخ ارسال آن‌ها وجود دارد. مشاهدات حاکی از آن است که در برخی موارد، مدارک مبدأ کالا در امارات تغییر داده شده تا به‌عنوان کالای اماراتی به سایر کشورها ارسال شود. با این حال، این رویه به دلیل قابلیت ردیابی مبدأ، با مشکل روبرو شده است.

بحرین، عربستان، کویت، قطر:

این کشورها نیز از پذیرش کالاهای با مبدأ ایرانی خودداری می‌کنند. برای ارسال کالا به این مقاصد، نیاز به انجام فرآیند «کراس استاف» (ترانشیپمنت و تغییر ظاهری مبدأ) وجود دارد.

محاصره و تأثیر آن بر حمل‌ونقل:

وضعیت «محاصره» باعث شده است که کشتی‌های کانتینری و فله‌بر بزرگ، برنامه‌های حمل‌ونقل خود را به تعویق انداخته یا لغو کنند. این وضعیت به‌طور مستقیم بر سرویس‌دهی از بنادر ایران به مقاصد مختلف تأثیر منفی گذاشته است.

۴. تغییر رفتار بازارهای هدف صادراتی

در حال حاضر، برخی بازارهای منطقه‌ای، به‌ویژه کشورهای حاشیه خلیج فارس، محدودیت‌هایی در پذیرش کالاهای با مبدأ ایران اعمال کرده‌اند. در مقابل، بازارهای آسیایی و آفریقایی همچنان فعال هستند، اما با افزایش پیچیدگی‌های لجستیکی و وابستگی بیشتر به مسیرهای غیرمستقیم.

۵. مسیرهای جایگزین صادرات و واردات

۵.۱ مسیر عراق (بندر ام‌القصر) Isfahan Exporters Association

بندر ام‌القصر در غرب تنگه هرمز و در نزدیکی کویت، قطر و عربستان قرار دارد.

در این مدل، کالا از طریق مرزهای زمینی به عراق منتقل شده و سپس در بندر ام‌القصر بارگیری و به مقاصد منطقه‌ای ارسال می‌شود. در برخی موارد، اسناد کالا به‌عنوان اسناد عراقی تغییر داده می‌شود.

مزایا:

- دسترسی به بازارهای خلیج فارس
- کاهش وابستگی به تنگه هرمز
- موقعیت استراتژیک منطقه‌ای

چالش‌ها:

- عدم تسلط کامل طرف عراقی بر فرآیندهای ترانزیت و کراس استاف
- نیاز به ترخیص مجدد در مرز و بارگیری مجدد در بندر
- نیاز به هماهنگی‌های نهادی و اجرایی

مسیر شلمچه از نظر امنیتی پایدار گزارش شده و این مسیر در شرایط فعلی یکی از گزینه‌های اصلی صادرات به کشورهای خلیج فارس محسوب می‌شود.

۵.۲ مسیر ترکیه (بندر مرسین)

در این مسیر، کالا از طریق حمل زمینی به بندر مرسین منتقل شده و سپس به اروپا، آفریقا، استرالیا و کانادا ارسال می‌شود.

این مسیر برای بازار اروپا از نظر هزینه بهینه است، اما برای کشورهای خلیج فارس با افزایش زمان و هزینه همراه است.

در حال حاضر، این مسیر به عنوان یکی از هاب‌های اصلی صادراتی ایران به اروپا و شمال آفریقا عمل می‌کند.

۵.۳ مسیر پاکستان

در این مسیر، کالا از مرزهای ریمدان و تفتان وارد پاکستان شده و پس از ترانزیت، از بنادر این کشور به مقاصد مختلف ارسال می‌شود.

این مسیر برای استرالیا و برخی بازارهای آسیایی و آمریکای شمالی قابل استفاده است، اما از نظر هزینه و امنیت نیازمند ارزیابی دقیق است.

۵.۴ مسیر عمان

عمان همچنان پذیرای کالاهای ایرانی است. مسیر فعلی صادرات از طریق بندر سیریک (در استان هرمزگان) به بندر صحرار عمان برای بارهای فله و همچنین مسیرهای زمینی پس از عبور از عمان به کشورهای حاشیه خلیج فارس است.

با این حال، ترافیک سنگین در عمان و محدودیت ظرفیت بندری، منجر به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل شده است.

۶. وضعیت بنادر و گمرکات جنوب ایران

بنادر جنوبی ایران شامل ماهشهر، امام خمینی و خرمشهر همچنان فعال هستند و از نظر زیرساختی آسیب جدی ندیده‌اند.

با این حال، چالش اصلی در سطح بین‌المللی و مربوط به دسترسی کشتی‌ها است؛ به‌ویژه کشتی‌های کانتینری بزرگ که با تأخیر یا لغو سرویس مواجه شده‌اند.

در بخش حمل فله نیز فعالیت ادامه دارد، اما محدودیت دسترسی به کشتی و افزایش ریسک حمل مشاهده می‌شود.

در مجموع، هزینه‌های حمل‌ونقل به دلیل افزایش ریسک سیستماتیک و محدودیت مسیرها، رشد قابل توجهی داشته است.

۷. تغییرات در فرآیندهای اسنادی (Switch B/L)

در گذشته، فرآیند تغییر اسناد عمدتاً از طریق امارات (جبل‌علی) انجام می‌شد؛ به‌طوری که کالا وارد این بندر شده و اسناد آن تغییر می‌یافت.

در شرایط فعلی، به دلیل محدودیت عملکرد بندر جبل‌علی، این ساختار عملاً تغییر کرده و بارها در صورت ورود به امارات، عمدتاً از خورفکان و در موارد محدود از فجیره استفاده می‌شود.

در نتیجه، بسیاری از صادرکنندگان به استفاده از مسیرهای جایگزین مانند ترکیه روی آورده‌اند.

Isfahan Exporters Association

۸. وضعیت صادرات به بازارهای کلیدی

هند:

به دلیل نیاز این بازار به تغییر اسناد، مسیرهای مستقیم ایران پاسخگو نیستند. در نتیجه، مسیر ترکیه (مرسین) به‌عنوان هاب واسطه استفاده می‌شود و سپس کالا به هند ارسال می‌گردد. این موضوع موجب افزایش ۲ تا ۳ برابری هزینه حمل شده است.

چین:

مسیر مستقیم بندر عباس به چین همچنان فعال است و از نظر اسنادی مشکل خاصی وجود ندارد. در صورت نیاز، مسیرهای پاکستان یا ترکیه برای تغییر اسناد استفاده می‌شوند. عامل اصلی اثرگذار در این مسیر، ریسک‌های ژئوپلیتیکی است.

آفریقا:

اکثر کشورهای آفریقایی با اسناد ایرانی مشکلی ندارند و مسیرهای مستقیم فعال هستند، به‌ویژه برای شرق آفریقا.

۹. تغییر ساختار هاب‌های لجستیکی منطقه‌ای

یکی از تغییرات ساختاری قابل مشاهده، افزایش نقش هاب‌های واسط لجستیکی در منطقه است. کشورهایمانند ترکیه، پاکستان و عراق نقش پررنگتری در ترانزیت کالا به مقاصد نهایی پیدا کرده‌اند.

این موضوع نشان‌دهنده حرکت از مدل حمل مستقیم به مدل Hub-based Logistics Network است.

۱۰. افزایش عدم قطعیت در زنجیره تأمین

یکی از ویژگی‌های کلیدی شرایط فعلی، افزایش عدم قطعیت در زنجیره تأمین است. این موضوع شامل:

- غیرقابل پیش‌بینی شدن زمان حمل
- وابستگی به مسیرهای جایگزین
- افزایش وابستگی به بازار Spot
- کاهش امکان برنامه‌ریزی بلندمدت

می‌باشد.

۱۱. جمع‌بندی تحلیلی

بر اساس داده‌های ارائه‌شده در این گفت‌وگو، می‌توان وضعیت فعلی را در سه محور اصلی جمع‌بندی کرد:

۱. تغییر ساختار لجستیک

حرکت از مسیرهای مستقیم به مدل‌های چندمرحله‌ای و هاب‌محور

۲. افزایش هزینه و زمان حمل

افزایش هم‌زمان هزینه‌های حمل، بیمه و زمان تحویل

۳. افزایش ریسک سیستماتیک

افزایش وابستگی به مسیرهای جایگزین و کاهش پایداری شبکه حمل و نقل در مجموع، ساختار تجارت خارجی ایران در شرایط فعلی از مدل «حمل مستقیم» به مدل «شبکه‌ای و هاب‌محور» تغییر یافته است.

مشخصات مصاحبه:

عنوان گزارش: بررسی وضعیت صادرات ایران از مرزهای جنوبی و مسیرهای جایگزین در شرایط جنگ

مصاحبه شوند: جناب آقای اشکان خامه / مدیر عامل شرکت کشتیرانی دریاسفیر کالا تجارت

مصاحبه گر: خانم الناز پرویز / دبیرانجمن صادرکنندگان استان اصفهان

تهیه کننده: انجمن صادرکنندگان استان اصفهان

هماهنگ کننده ی تولید: خانم مریم انواری / کارشناس اجرایی انجمن صادرکنندگان

تدوین: خانم فاطمه تنورساز / کارشناس تولید محتوا انجمن صادرکنندگان

تاریخ مصاحبه: ۱۴۰۵/۰۱/۲۶

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۱/۲۹

کلیه حقوق محفوظ است.

انجمن صادرکنندگان

استان اصفهان

Isfahan Exporters Association