

اثرات انفجار بندر رجایی
بر تجارت خارجیامیررضا اعتمادی
کارشناس اقتصادی

در پی وقوع انفجاری در محدوده عملیاتی بندر شهید رجایی بندرعباس، نگرانی‌هایی درباره تأثیر این حادثه بر یکی از حیاتی‌ترین شریان‌های اقتصادی کشور ایجاد شده است. بدون ورود به جزئیات حادثه، بررسی پیامدهای اقتصادی این اختلال بر تجارت خارجی و اقتصاد ملی، اهمیت بسزایی دارد. بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور، ستون فقرات مبادلات خارجی ایران به‌شمار می‌آید. این بندر با ظرفیت تخلیه و بارگیری بالغ بر ۸۸ میلیون تن کالا در سال، سهم عمده‌ای از تجارت خارجی ایران را در اختیار دارد:

- بیش از ۵۵ درصد صادرات و واردات کشور از طریق این بندر انجام می‌شود.
- بیش از ۷۰ درصد از ترانزیت دریایی ایران وابسته به بندر شهید رجایی است.
- حدود ۸۵ درصد از عملیات کانتینری بندر کشور از طریق این بندر صورت می‌گیرد.
- در سال ۲۰۲۴، حجم جابه‌جایی کانتینرها در این بندر به حدود ۲/۳۹ میلیون TEU رسید.
- با چنین ظرفیتی، بندر شهید رجایی نه تنها در سطح ملی، بلکه در معادلات اقتصادی منطقه‌ای نیز نقشی حیاتی ایفا می‌کند. اختلال در فعالیت‌های بندر شهید رجایی می‌تواند زنجیره تأمین کشور را به طور جدی مختل کند. در کوتاه‌مدت، وقفه در تخلیه و بارگیری کالاها موجب بروز تأخیر در تأمین مایحتاج عمومی، افزایش هزینه‌های واردات، کمبود مواد اولیه صنایع و نوسانات قیمتی خواهد شد.

در میان مدت، ادامه اختلال می‌تواند منجر به:

- انباشت کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی و افزایش هزینه‌های دموارژ؛ کاهش اعتماد شرکای تجاری و تضعیف موقعیت ایران در بازارهای صادراتی؛ افزایش هزینه‌های حمل و نقل و بیمه؛ اختلال در ترانزیت کالاها عبوری به کشورهای همسایه؛ تضعیف مسیرهای لجستیکی ایران در رقابت منطقه‌ای.
- این بندر نقشی بی‌بدیل در تأمین کالاها اساسی، تجهیزات صنعتی و صادرات غیرنفتی دارد و توقف یا کند شدن فعالیت‌های آن می‌تواند مستقیماً بر رشد اقتصادی و سطح اشتغال تأثیرگذار باشد. مقایسه بندر شهید رجایی با سایر بندر مهم کشور نشان‌دهنده جایگاه استراتژیک آن است:

بندر امام خمینی (ره): با ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۵۴ میلیون تن در سال، یکی از مهم‌ترین بندر کالاهای فله و غلات است. با این حال، از نظر حجم عملیات کانتینری و تنوع کالا، قابل قیاس با بندر شهید رجایی نیست.

بندر چابهار: تنها بندر اقیانوسی ایران با ظرفیت فعلی حدود ۱۰ میلیون تن کالا، که با وجود اهمیت ژئوپلیتیکی بالایش، هنوز از نظر زیرساخت و حجم عملیات به سطح شهید رجایی نرسیده است.

این مقایسه نشان می‌دهد در صورت اختلال بلندمدت در بندر شهید رجایی، هیچ بندر دیگری در کشور ظرفیت پوشش کامل نیازهای تجاری ایران را ندارد و این خود، اهمیت دوچندان ترمیم سریع این بندر را آشکار می‌کند. در عرصه جهانی نیز بندر شهید رجایی یکی از مهم‌ترین بندر خاورمیانه محسوب می‌شود. این بندر در سال‌های گذشته در میان ۵۰ بندر بزرگ کانتینری جهان قرار داشت و مسیر مهم اتصال کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب به شماری آید.

در سال ۲۰۲۴، جابه‌جایی بیش از ۲/۳۹ میلیون TEU کانتینر در این بندر ثبت شد که بخش عمده‌ای از تجارت دریایی ایران را تشکیل می‌دهد. این آمارها نشان‌دهنده جایگاه راهبردی این بندر در ترانزیت منطقه‌ای و تجارت بین‌المللی است. اختلال در بندر شهید رجایی می‌تواند به معنای کاهش سهم ایران در مسیرهای تجاری منطقه و از دست دادن فرصت‌های اقتصادی رقابتی در برابر بنادر مانند جبل علی، صحر و بندر پاکستانی باشد.

حادثه در بندر شهید رجایی یک هشدار جدی برای نظام اقتصادی کشور است. زیرساخت‌های حیاتی مانند بندر باید در برابر حوادث احتمالی از تاب‌آوری بالایی برخوردار باشند. در شرایط فعلی، احیای سریع فعالیت‌های این بندر، تقویت ظرفیت‌های لجستیکی سایر بندر و طراحی برنامه‌های جایگزین برای مدیریت بحران، باید به عنوان اولویت‌های فوری در دستور کار نهادهای ذی‌ربط قرار گیرد. بندر شهید رجایی فقط یک بندر نیست؛ بلکه رگ حیاتی اقتصاد تجارت خارجی ایران است و کوچک‌ترین اختلال در فعالیت آن، می‌تواند به زیان‌های گسترده اقتصادی در سطوح داخلی و بین‌المللی بینجامد.

قلب تجارت سوخت

۵۰ درصد از بار ترافیک گمرکات بردوش بندر شهید رجایی است



تکلیف: راضیه بودات - ایسنا

آمار صادرات از بندر شهید رجایی (منبع: گمرک ایران)

سال	وزن-تن	ارزش-هزار دلار
۱۴۰۳	۳۲۴۳۲۷۵۰	۸۹۴۳۷۸۷
۱۴۰۲	۳۳۷۷۶۲۵۰	۹۲۹۵۲۳۵
۱۴۰۱	۲۲۷۶۶۲۱۳	۸۶۸۵۳۶۱
۱۴۰۰	۲۲۸۷۵۹۸۸	۹۶۵۸۲۷۸
۱۳۹۹	۲۸۱۰۵۱۱۰	۷۹۷۲۵۷۴
۱۳۹۸	۳۲۶۵۸۴۷۴	۷۷۱۱۰۲۳
۱۳۹۷	۲۹۹۷۴۰۰۷	۶۳۱۳۷۹۱
۱۳۹۶	۳۳۲۲۷۹۲۱	۶۶۵۶۴۴۶
۱۳۹۵	۲۹۹۷۸۲۵۴	۴۹۹۶۳۳۳
۱۳۹۴	۱۸۷۴۹۴۱۶	۴۰۹۳۶۱۸
۱۳۹۳	۲۱۲۸۸۵۰۴	۴۷۰۲۴۹۳
۱۳۹۲	۲۶۶۹۱۱۵۷	۴۵۹۲۵۵۹

آمار واردات از بندر شهید رجایی (منبع: گمرک ایران)

سال	وزن-تن	ارزش-هزار دلار
۱۴۰۳	۸۲۸۵۲۶۹	۲۰۲۵۳۶۶۱
۱۴۰۲	۸۷۸۰۱۱۱	۲۰۵۳۴۷۲۶
۱۴۰۱	۹۶۱۱۸۷۷	۲۰۵۵۴۱۶۷
۱۴۰۰	۹۶۹۱۲۲۴	۱۶۰۹۱۹۱۸
۱۳۹۹	۷۲۷۲۳۷۰	۱۳۴۵۸۳۵۵
۱۳۹۸	۷۹۹۰۶۵۳	۱۵۶۹۳۵۲۱
۱۳۹۷	۷۷۹۰۶۹۸	۱۵۷۰۳۷۶۱
۱۳۹۶	۱۱۹۱۷۴۲۳	۲۱۸۸۴۶۷۳
۱۳۹۵	۷۴۳۲۵۷۰	۱۴۶۳۵۹۷۱
۱۳۹۴	۸۳۴۷۵۰۱	۱۴۳۴۳۱۶۹
۱۳۹۳	۱۱۹۳۱۹۳۸	۱۸۴۷۳۰۶۱
۱۳۹۲	۱۰۳۸۸۸۰۰	۱۷۳۳۴۵۲۴

۵۰ درصد بار ترافیک گمرکات بردوش این بندر بوده است. البته ۲۰ کامیون برنج از کالاهای اساسی در بندر شهید رجایی وجود داشت که از بندر خارج شد و مشکلی در زمینه کالاهای اساسی نداریم.» او همچنین درباره اینکه پیمانکاران در بندر حضور دارند یا خیر، عنوان کرد: «ما در بندر شهید رجایی پیمانکار نداریم، تخلیه، بارگیری، ایمنی و امنیت کالاهای خطرناک و غیر خطرناک در بندر بر عهده سازمان بندر و کشتیرانی است و ماصرف‌آشرفیات کنترل‌های گمرکی که طبق قانون بر عهده سازمان گمرک گذاشته شده را انجام می‌دهیم.» بندر شهید رجایی، از مهم‌ترین بندرهای تجاری صنعتی کشور در ۲۳ کیلومتری غرب بندرعباس در استان هرمزگان است که ساخت آن در سال ۱۳۵۲ توسط یک کنسرسیوم ایتالیایی به نام ایتالکوشروع شد و تا زمان جنگ ایران و عراق طول کشید.

این بندر در مرکز کریدور ترانزیتی جنوب به شمال قرار دارد که اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر و سپس از طریق روسیه به سن پترزبورگ و شمال اروپا متصل می‌کند.

بندر شهید رجایی به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد جهان از طریق خلیج فارس، اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن و جاده ابریشم و نزدیکی به مناطق آزاد کیش و قشم و بندر حوزه خلیج فارس، موقعیت خاص و ممتازی را دارد. بندر شهید رجایی بیش از ۲۴۰۰ هکتار وسعت و ظرفیت پذیرش ۸۸ میلیون تن کالا در سال را دارد که همین باعث شده بود در اوایل دهه ۹۰ شمسی، با هشدار بندر جهان مبادله کالا داشته باشد. در این بندر نزدیک به ۴۰ پست اسکله وجود دارد که این توانایی را دارند تا کشتی‌های اقیانوس‌پیما در آن پهلو بگیرند. بیش از ۲۰۱۱، ۲۰۱۱، ۲۰۱۱ در آن خط کشتیرانی در بندر شهید رجایی تخلیه بار انجام می‌دادند اما با شروع تحریم‌ها و تحریم شرکت «تایدواتر خاورمیانه» که مسئول بارگیری و ترانزیت کالا در این بندر بود، فعالیت وارداتی بندر شهید رجایی کاهش پیدا کرد؛ هرچند از سال ۱۳۹۳ باز تبادل کالا از این بندر به کشورهای دیگر از سر گرفته شد. این بندر همچنین دارای بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور و پایانه‌های کانتینری با ظرفیت بیش از ۶ میلیون (TEU) در سال و هدف‌گذاری ارتقای ظرفیت کانتینری به ۲۰ میلیون (TEU) تا سال ۲۰۴۰ است.

علی ایوبی
گزارشگر هم‌میهن

از ظهر روز شنبه، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی یا همان بندر شهید رجایی که در شهرستان بندرعباس قرار دارد، به علت بروز انفجار در کانون اخبار قرار دارد و آتش آن به صورت کامل مهار نشده است. این بندر از این جهت اهمیت دارد که تقریباً نیمی از صادرات و واردات کالاهای مورد نیاز کشور یعنی در حدود ۸۵ میلیون تن کالا از بندر شهید رجایی انجام می‌گرفته است و این حادثه می‌تواند تا مدت‌ها به تولید و توزیع کشور آسیب برساند؛ هرچند به گفته یک مقام آگاه از سازمان گمرک کشور این موضوع تحت کنترل است. روز گذشته، این منبع آگاه که در بندر شهید رجایی و محل حادثه حضور داشت در گفت‌وگو با «هم‌میهن» درباره اینکه اوضاع ترانزیتی بندر به چه صورت است، گفت: «تشریفات صادرات برگشته است و انجام می‌شود، ترانزیت خارجی و خروجی نیز با دستور رئیس کل گمرک راه افتاده است، همچنین حمل یکسره کالاهای اساسی و مواد اولیه واحدهای تولیدی نیز در حال انجام است فقط بحث واردات قطعی باقی مانده است. شخص رئیس کل گمرک نیز در بندر شهید رجایی حضور دارند و مستقر هستند و در حال هماهنگی کارها هستند.» او همچنین در پاسخ به این پرسش که چقدر زمان نیاز است تا روند کار بندر شهید رجایی به حالت عادی برگردد؟ عنوان کرد: «خوشبختانه زیرساخت‌های حوزه آبی بندر آسیب ندیده و سرورها سالم هستند و یک به یک در حال برگرداندن روال هستیم و امیدواریم به زودی موضوع تخلیه و بارگیری به حالت طبیعی برگردد. پیش‌بینی ما این است که رویه‌ها به صورت صددرصدی تا عصر روز یکشنبه (دیروز) به حالت اولیه برگردد و تشریفات کارها انجام شود.»

این منبع آگاه درباره اهمیت این بندر در زمینه گمرک نیز گفت: «تنها هشت درصد کالاهای اساسی در سال ۱۴۰۲ در بندر شهید رجایی بوده است، همچنین گمرک شهید رجایی در بحث مواد اولیه کالاهای تولیدی، کالاهای واسطه‌ای و ترانزیت خارجی نزدیک به

آتش رحام، کارشناس حمل و نقل و ترانزیت:

در اپراتورهای بندری ضعف داریم

آتش رحام، کارشناس حمل و نقل و ترانزیت در گفت‌وگو با «هم‌میهن» به این نکته می‌پردازد که حادثه‌ای که در بندر شهید رجایی رخ داد می‌تواند متاثر از عدم اجرای استانداردهای کالاهای خطرناک باشد و این کالاها نباید در نزدیکی هم نگهداری شوند. او گفته چندین سال است در این بندر به‌رغم الزامات قانونی که وجود دارد از داشتن یک سامانه یکپارچه محروم است که می‌تواند در شکل گرفتن بخشی از این حوادث تأثیر داشته باشد.

اهمیت بندر شهید رجایی از نظر ترانزیتی چقدر است؟

در حال حاضر در حوزه کالاهای تجاری بیشترین سهم واردات را این بندر دارد. در حوزه غلات و مواد غذایی نیز بندر امام مهم‌ترین بندر است و به همین دلیل هرگونه تعلل و توقف در خدمات بندر شهید رجایی بر روی تجارت



بارگیری این کالاها متفاوت است و محوطه‌های بندری و اپراتورهای بندری باید به الزامات بیش از پیش اهمیت بدهند و نشان می‌دهد که ما در این زمینه ضعف داریم و باید استانداردها با جدیت بیشتری در بندر پیگیری شود. خلا دیگری که سازمان بندر از آن آسیب دیده و در آن ضعف دارد، بحث سامانه PCS به‌عنوان یک سامانه متمرکز محیط بندر که تمام ترمینال‌ها و اپراتورها و محوطه و ذینفعان بندر را به هم وصل می‌کند، است.

این سامانه چه کاری انجام می‌دهد؟

چندین سال است به‌رغم الزامات قانونی که وجود دارد قرار بوده در بندر شهید رجایی اجرایی شود اما این کار صورت نگرفته است و این بندر از داشتن یک سامانه یکپارچه محروم است؛ همین مسئله می‌تواند در شکل گرفتن بخشی از این حوادث تأثیر داشته باشد. این سامانه باعث خواهد شد اطلاعات و داده‌ها از کالاها در بندر بیشتر شود و مدت زمان کمتری در آنجا باشند و بهتر مدیریت شوند و این اتفاقات کمتر رخ دهد.

چنین حوادثی در دیگر بندر جهان نیز رخ داده است، معمولاً چقدر طول می‌کشد تا بندر به حالت عادی برگردد؟

نوع و شدت حادثه در مدت زمان عملیاتی شدن بندر اهمیت زیادی دارد و به طول موج و آسیب‌هایی که برای شبکه ارتباطی، شبکه فن‌آوری و اطلاعات، تجهیزات و ادارات گمرک و سازمان بندر رخ داده باشد، ارتباط پیدا می‌کند؛ در زمان کوتاه نمی‌توان تخمین دقیقی از میزان آسیب‌ها داشت. به‌هرحال محل حادثه باید تا مدتی قرنطینه شود و مورد بررسی و بازرسی قرار بگیرد تا نقاط اصلی و عوامل حادثه گزارش شود.