

مهم ترین اثرات جنگ بر اقتصاد بندر شهید رجایی

از سقوط ظرفیت عملیاتی تا بحران نقدینگی بخش خصوصی

امیرحسین عبدی

مشاور ارشد مدیریت بندری، لجستیک و توسعه کسب و کار

مقدمه:

جنگ در یک بندر تجاری الزاماً با تخریب اسکله، انبار یا تجهیزات آغاز نمی‌شود. گاهی زیرساخت‌ها در ظاهر پابرجا هستند، اما جریان کشتی، کالا، درآمد و نقدینگی مختل می‌شود و اقتصادی که پیرامون بندر شکل گرفته، به تدریج توان ادامه فعالیت خود را از دست می‌دهد.

در بندر شهید رجایی، آثار جنگ را نمی‌توان صرفاً با تعداد کشتی‌هایی که وارد نشده‌اند یا کانتینرهایی که جابه‌جا نشده‌اند، سنجید. مسئله اصلی، اختلال در یک اکوسیستم گسترده اقتصادی است؛ اکوسیستمی که خطوط و نمایندگی‌های کشتیرانی، اپراتورهای بندری، شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی، صاحبان کالا، کارگزاران گمرکی، پیمانکاران، رانندگان، تعمیرگاه‌ها، تأمین‌کنندگان تجهیزات و هزاران نیروی انسانی را در بر می‌گیرد.

بندر شهید رجایی مهم‌ترین مرکز عملیات کانتینری کشور و یکی از اصلی‌ترین مبادی تجارت خارجی ایران است. از این رو، اختلال در فعالیت آن فقط مسئله‌ای محدود به استان هرمزگان یا مجموعه بندری نیست؛ بلکه مستقیماً زنجیره تأمین، تولید، صادرات، حمل‌ونقل داخلی و بازار مصرف کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

اگرچه تاکنون آمار جامع و رسمی از میزان کاهش عملیات، افت درآمد شرکت‌های خصوصی یا خسارت اقتصادی واردشده به اکوسیستم بندر منتشر نشده، نبود آمار رسمی به معنای نبود خسارت یا نامشخص بودن شدت آن نیست.

بر پایه مشاهدات میدانی و شناخت عملیاتی از وضعیت بندر، از زمان آغاز جنگ و در دوره‌ای که تردد محدود کشتی‌ها همچنان برقرار بود، ظرفیت واقعی فعالیت‌های بندری به کمتر از ۵۰ درصد شرایط معمول کاهش یافته بود. پس از تشدید محدودیت‌های دریایی و آغاز محاصره، این ظرفیت در برخی حوزه‌های اصلی، به‌ویژه عملیات کانتینری، عملاً به سمت صفر میل کرد.

این ارقام آمار رسمی نیستند و باید به‌عنوان برآورد میدانی تلقی شوند؛ اما حتی اگر چنین برآوردی با ۲۰ یا ۳۰ درصد انحراف همراه باشد، نتیجه اصلی تغییر نمی‌کند. افتی در این ابعاد، در مهم‌ترین بندر تجاری و کانتینری کشور، یک شوک اقتصادی سهمگین است.

جنگ چگونه اقتصاد بندر را مختل می‌کند؟

اثر جنگ ابتدا از مسیر افزایش ریسک تردد دریایی وارد اقتصاد بندر می‌شود. خطوط کشتیرانی، مالکان کشتی، بیمه‌گران و صاحبان کالا با افزایش احتمال حمله، توقیف، بسته‌شدن مسیر یا تأخیر در تردد، برنامه‌های خود را تغییر می‌دهند.

بخشی از کشتی‌ها سفر خود را لغو یا به تعویق می‌اندازند، برخی مسیر جایگزین انتخاب می‌کنند و برخی دیگر تنها با شرایط بیمه‌ای و مالی سخت‌گیرانه‌تر حاضر به ورود به منطقه می‌شوند.

نتیجه، کاهش تعداد کشتی‌ها و بی‌نظمی شدید در برنامه ورود و خروج آن‌هاست. این اختلال از یک زنجیره اقتصادی مشخص پیروی می‌کند: افزایش ریسک دریانوردی، کاهش یا بی‌نظمی ورود کشتی، افت تخلیه و بارگیری، توقف گردش کالا و کانتینر، کاهش درآمد شرکت‌ها و در نهایت بحران نقدینگی، اشتغال و سرمایه‌گذاری.

در این شرایط، یک شرکت خصوصی ممکن است هیچ خسارت فیزیکی مستقیمی ندیده باشد، اما به دلیل ازدست‌دادن عملیات، بخش عمده یا تقریباً تمام جریان درآمد خود را از دست بدهد. این همان بخش پنهان خسارت جنگ است؛ خسارتی که کمتر از تخریب فیزیکی دیده می‌شود، اما ممکن است برای بقای شرکت‌ها مخرب‌تر باشد.

تفاوت میان بازبودن بندر و فعال‌بودن اقتصاد بندر

در شرایط عادی، فعالیت بندر بر پایه برنامه نسبتاً مشخص ورود و خروج کشتی‌ها سازمان‌دهی می‌شود. نیروی انسانی، تجهیزات، محوطه، کامیون، واگن، خدمات گمرکی و عملیات پشتیبانی براساس این برنامه به کار گرفته می‌شوند. جنگ این قابلیت پیش‌بینی را از بین می‌برد.

ممکن است تعدادی کشتی همچنان وارد بندر شوند، اما تعداد، تناوب و حجم عملیات آن‌ها با شرایط عادی قابل مقایسه نباشد. چند ورود محدود نمی‌تواند فعالیت اقتصادی پایدار شرکت‌ها را تضمین کند.

از سوی دیگر، کاهش ظرفیت فقط به معنای کاهش تعداد کشتی‌ها نیست. ممکن است کشتی با ظرفیت کمتر وارد شود، تخلیه و بارگیری محدود باشد، بعضی رویه‌های وارداتی یا صادراتی متوقف بماند، عملیات کانتینری در اولویت پایین‌تری قرار گیرد یا جریان تحویل و حمل داخلی همچنان مختل باشد.

در چنین وضعیتی، بندر ممکن است از نظر رسمی باز باشد، اما از نظر اقتصادی فعال نباشد. این تمایز اهمیت زیادی دارد. بازبودن اسمی بندر لزوماً به معنای جریان عادی تجارت، درآمد پایدار شرکت‌ها یا بازگشت ظرفیت عملیاتی نیست.

اختلال در واردات و صادرات

کاهش عملیات بندر، جریان کالا را هم در مسیر واردات و هم در مسیر صادرات مختل می‌کند.

در واردات، تأخیر در ورود کشتی و تخلیه کالا به معنای تأخیر در دسترسی کارخانه‌ها و تولیدکنندگان به مواد اولیه، قطعات، تجهیزات و کالاهای واسطه‌ای است. اثر این تأخیر ممکن است صدها کیلومتر دورتر از بندر و در واحدهای تولیدی سراسر کشور ظاهر شود.

کارخانه‌ای که ماده اولیه خود را دریافت نمی‌کند، تولید را کاهش می‌دهد، سفارش جدید نمی‌پذیرد یا ناچار می‌شود نیاز خود را با هزینه بالاتر از مسیر دیگری تأمین کند.

در صادرات نیز نبود کشتی، محدودیت فضای بارگیری یا نامشخص بودن برنامه حرکت می‌تواند باعث توقف کالا در کارخانه، انبار، محوطه بندری یا داخل کانتینر شود. پیامد این وضعیت فقط هزینه توقف نیست. صادرکننده ممکن است زمان تحویل قراردادی را از دست بدهد، مشمول مطالبه خسارت شود یا مشتری خارجی خود را از دست بدهد.

در تجارت خارجی، بی‌اعتمادی ایجادشده در دوره بحران گاهی از خسارت مالی مستقیم نیز مهم‌تر است. مشتری خارجی ممکن است پس از چند بار تأخیر، تأمین‌کننده یا مسیر دیگری را انتخاب کند و بازگرداندن او پس از کاهش تنش آسان نباشد.

انباشت کانتینر و اشغال ظرفیت محوطه‌ها

یکی دیگر از آثار مهم جنگ، اختلال در چرخه گردش کانتینرهاست. کانتینر باید در یک چرخه مستمر میان بندر، صاحب کالا، انبار، خط کشتیرانی و کشتی حرکت کند. وقتی یکی از حلقه‌های این چرخه متوقف شود، کانتینر در نقطه‌ای از زنجیره باقی می‌ماند.

کانتینرهای وارداتی ممکن است به دلیل مشکلات ترخیص، نبود وسیله حمل یا محدودیت تحویل در محوطه باقی بمانند. کانتینرهای صادراتی ممکن است به دلیل نبود کشتی امکان بارگیری نداشته باشند. کانتینرهای خالی نیز ممکن است امکان بازگرداندن یا استفاده مجدد پیدا نکنند.

انباشت کانتینر به تدریج ظرفیت محوطه‌ها را اشغال می‌کند و هزینه‌های انبارداری، جابه‌جایی داخلی، بازچینی، تعمیر و نگهداری، کنترل موجودی و انتقال به محوطه‌های جایگزین را افزایش می‌دهد.

وجود تعداد زیاد کانتینر خالی نیز الزاماً به معنای امکان پاسخ‌گویی به تقاضای صادراتی نیست. ممکن است موجودی از نظر اندازه، نوع، مالکیت یا وضعیت فنی با نیاز بازار هماهنگ نباشد.

برای مثال، انباشت کانتینر ۴۰ فوت در شرایطی که بخش مهمی از صادرات به کانتینر ۲۰ فوت نیاز دارد، هم‌زمان دو مشکل ایجاد می‌کند: اشغال محوطه با تجهیز کم‌تقاضا و کمبود تجهیز مورد نیاز صادرکنندگان.

بحران نقدینگی؛ مهم‌ترین تهدید برای بخش خصوصی

مهم‌ترین اثر اقتصادی جنگ بر شرکت‌های خصوصی فعال در بندر، بحران نقدینگی است.

مدل درآمدی بیشتر این شرکت‌ها به حجم عملیات وابسته است. شرکت به ازای تخلیه، بارگیری، انبارداری، حمل، صدور بارنامه، ترخیص، تعمیر کانتینر یا ارائه خدمات درآمد کسب می‌کند.

با سقوط ظرفیت عملیاتی به کمتر از نصف و سپس نزدیک شدن آن به صفر، درآمد بسیاری از شرکت‌ها به شدت کاهش می‌یابد. اما هزینه‌ها با همان سرعت کاهش پیدا نمی‌کنند.

حقوق و بیمه کارکنان، اجاره دفتر و محوطه، اقساط تجهیزات، هزینه تعمیر و نگهداری، هزینه آماده‌به‌کاری ماشین‌آلات، مالیات، عوارض، بدهی بانکی و تعهدات به پیمانکاران همچنان ادامه دارند.

این عدم تقارن میان «درآمد متوقف‌شده» و «هزینه ادامه‌دار» منشأ اصلی بحران است.

حتی اگر عملیات به‌جای کاهش ۵۰ درصدی، ۳۰ یا ۴۰ درصد افت کرده باشد، برای شرکتی با حاشیه سود محدود و هزینه ثابت بالا، همین میزان کاهش نیز می‌تواند جریان نقدینگی را به‌شدت مختل کند.

در دوره محاصره و نزدیک‌شدن عملیات به صفر، مسئله بسیار شدیدتر می‌شود. شرکت عملاً باید بدون درآمد یا با درآمد بسیار محدود، هزینه‌های بقای خود را پرداخت کند.

ادامه چنین وضعیتی می‌تواند به تأخیر در پرداخت حقوق، افزایش بدهی به کارکنان و پیمانکاران، برگشت چک، عدم پرداخت اقساط، تعویق تعمیر تجهیزات، فروش اضطراری دارایی، تعدیل نیروی انسانی و در نهایت توقف کامل فعالیت منجر شود.

این بحران لزوماً در ظاهر شرکت دیده نمی‌شود. ممکن است شرکت همچنان دفتر، تجهیزات و نیروی انسانی داشته باشد، اما در عمل توان پرداخت تعهدات و ادامه فعالیت را از دست داده باشد.

افزایش هزینه تمام‌شده تجارت

جنگ فقط حجم فعالیت را کاهش نمی‌دهد؛ هزینه انجام هر واحد عملیات را نیز افزایش می‌دهد.

افزایش حق بیمه جنگ، رشد کرایه حمل دریایی، تغییر مسیر یا تأخیر کشتی، دموراژ و دیتنشن کانتینر، انبارداری کالا، افزایش هزینه تأمین مالی، هزینه نگهداری موجودی، انتقال کالا یا کانتینر به مسیر و محوطه جایگزین و افزایش قیمت قطعات و تجهیزات، بخشی از هزینه‌های تحمیل‌شده در دوره بحران هستند.

این هزینه‌ها ابتدا بر خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و شرکت‌های لجستیکی تحمیل می‌شوند، اما در نهایت بخشی از آن‌ها به قیمت کالا منتقل خواهد شد.

تولیدکننده‌ای که مواد اولیه را دیرتر و با هزینه بیشتر دریافت می‌کند، ناچار است قیمت محصول را افزایش دهد یا حاشیه سود خود را کاهش دهد. واردکننده و توزیع‌کننده نیز با همین مسئله مواجه‌اند.

بنابراین اختلال در بندر، از مسیر افزایش هزینه زنجیره تأمین، می‌تواند به تشدید فشار تورمی در اقتصاد کشور منجر شود.

رکود حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی

بندر شهید رجایی نقطه آغاز یا پایان حجم بزرگی از حمل‌ونقل داخلی است. هر کاهش در ورود و خروج کالا، مستقیماً بر شرکت‌های حمل جاده‌ای، رانندگان، شرکت‌های ریلی، فورواردرها و صادرکنندگان بارنامه اثر می‌گذارد.

در مرحله نخست بحران، تعداد محموله‌های قابل حمل کاهش می‌یابد. راننده و مالک ناوگان با کمبود بار مواجه می‌شوند، در حالی که اقساط، بیمه، تعمیرات و هزینه‌های جاری ناوگان همچنان پابرجاست.

شرکت‌های حمل‌ونقل نیز با کاهش صدور بارنامه، افت کمیسیون، افزایش مطالبات و کاهش گردش نقدینگی روبه‌رو می‌شوند.

پس از شروع مجدد عملیات، ممکن است وضعیت معکوس شود. حجم انباشته کالا و کانتینر می‌تواند در مدت کوتاهی وارد چرخه حمل شود و موجب کمبود کامیون، افزایش زمان انتظار، ازدحام در خروجی‌ها و رشد هزینه حمل شود. بنابراین آثار جنگ بر حمل‌ونقل داخلی دو مرحله دارد: نخست رکود و کمبود بار، و سپس فشار عملیاتی ناشی از آزادشدن تقاضای انباشته.

سرایت بحران به اقتصاد بندرعباس

اقتصاد بندر شهید رجایی از اقتصاد بندرعباس و هرمزگان جدا نیست. هزاران نفر به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم از فعالیت این بندر درآمد کسب می‌کنند. کارکنان شرکت‌های بندری، رانندگان، کارگزاران گمرکی، تعمیرکاران، فروشندگان قطعات، پیمانکاران، نیروهای خدماتی، شرکت‌های فناوری، رستوران‌ها و مراکز اقامتی بخشی از این شبکه هستند. وقتی عملیات بندر کاهش می‌یابد، درآمد این گروه‌ها نیز کاهش پیدا می‌کند. کاهش درآمد خانوارها به کاهش مصرف محلی منجر می‌شود و اثر بحران از داخل بندر به اقتصاد شهر منتقل می‌شود. این فرآیند می‌تواند یک چرخه منفی ایجاد کند: کاهش عملیات بندر، کاهش درآمد شرکت‌ها و کارکنان، کاهش مصرف محلی، رکود کسب‌وکارهای شهری و افزایش بیکاری. خطر مهم دیگر، خروج نیروهای ماهر و باتجربه از صنعت است. شرکت ممکن است برای کاهش هزینه، نیرویی را تعدیل کند که سال‌ها تجربه تخصصی در عملیات کانتینری، حمل، گمرک یا مدیریت بندر دارد. این نیرو ممکن است پس از مدتی به حوزه دیگری مهاجرت کند یا از منطقه خارج شود. خرید مجدد تجهیزات ممکن است با تأمین مالی امکان‌پذیر باشد، اما بازسازی سرمایه انسانی و تجربه عملیاتی ازدست‌رفته بسیار دشوارتر است.

توقف سرمایه‌گذاری و توسعه

سرمایه‌گذاری خصوصی به ثبات و قابلیت پیش‌بینی وابسته است. خرید تجهیزات، توسعه محوطه، احداث انبار، استخدام نیروی جدید و ورود به قراردادهای بلندمدت زمانی انجام می‌شود که شرکت بتواند آینده درآمد و عملیات خود را با درجه‌ای از اطمینان پیش‌بینی کند. جنگ این قابلیت را از بین می‌برد. شرکت‌ها در دوره بحران منابع خود را از سرمایه‌گذاری توسعه‌ای به سمت حفظ نقدینگی و پرداخت هزینه‌های جاری منتقل می‌کنند. خرید تجهیزات متوقف می‌شود، تعمیرات اساسی به تعویق می‌افتد و پروژه‌های توسعه‌ای کنار گذاشته می‌شوند. بنابراین بخشی از خسارت جنگ مربوط به فعالیت‌هایی نیست که امروز متوقف شده‌اند؛ بلکه مربوط به ظرفیت‌هایی است که قرار بود در آینده ایجاد شوند، اما ایجاد نخواهند شد.

این کاهش سرمایه‌گذاری ممکن است حتی پس از پایان جنگ ادامه یابد؛ زیرا سرمایه‌گذار برای بازگشت، منتظر مشاهده ثبات تردد کشتی، کاهش ریسک بیمه و بازگشت نظم عملیاتی خواهد ماند.

حذف شرکت‌های کوچک و تمرکز بازار

شرکت‌های کوچک و متوسط بیش از شرکت‌های بزرگ در برابر بحران آسیب‌پذیرند. این شرکت‌ها معمولاً ذخیره نقدی کمتری دارند، به تعداد محدودی مشتری یا قرارداد وابسته‌اند و دسترسی آن‌ها به تسهیلات بانکی و وثیقه محدودتر است. در صورت ادامه بحران، شرکت‌های کوچک ممکن است تجهیزات خود را بفروشند، نیروهایشان را تعدیل کنند یا از بازار خارج شوند. خروج این شرکت‌ها فقط مسئله صاحبان کسب‌وکار نیست. نتیجه آن می‌تواند تمرکز بازار در اختیار تعداد محدودی شرکت بزرگ، کاهش رقابت، افت کیفیت خدمات و کاهش قدرت انتخاب مشتریان باشد. همچنین ممکن است دارایی‌ها، قراردادها و سهم بازار شرکت‌های آسیب‌دیده با قیمت پایین به مجموعه‌های بزرگ‌تر منتقل شود. در نتیجه، جنگ می‌تواند ساختار رقابتی اقتصاد بندر را نیز برای سال‌ها تغییر دهد.

بازگشت نخستین کشتی، پایان بحران نیست

یکی از خطاهای رایج در تحلیل شرایط بندر، برابر دانستن آغاز مجدد عملیات با عادی‌شدن اقتصاد بندر است. بازگشت اقتصاد بندر دست کم سه مرحله دارد. مرحله نخست، دوره توقف یا محدودیت شدید است. در این مرحله، درآمد شرکت‌ها سقوط می‌کند، بدهی‌ها انباشته می‌شوند و نقدینگی تحلیل می‌رود. مرحله دوم، شروع مجدد عملیات است. در این دوره، تعداد محدودی کشتی وارد می‌شوند، اما برنامه‌ها همچنان نامنظم است. انباشت کالا، کمبود ناوگان، اشغال محوطه و فشار عملیاتی ادامه دارد. مرحله سوم، بازگشت به شرایط عادی است. این مرحله زمانی محقق می‌شود که برنامه کشتی‌ها منظم شود، پوشش بیمه و نرخ حمل تثبیت شود، جریان صادرات و واردات به وضعیت پایدار بازگردد و شرکت‌ها بتوانند بدهی‌ها و زیان دوره توقف را جبران کنند. بنابراین ورود نخستین کشتی‌ها نباید مبنای پایان حمایت از شرکت‌ها قرار گیرد. شرکتی که چند ماه با درآمد محدود یا بدون درآمد فعالیت کرده، با شروع یک یا چند عملیات فوراً از بحران خارج نمی‌شود.

دولت از چه چیزی باید حمایت کند؟

حمایت دولت از شرکت‌های خصوصی بندری نباید به عنوان اعطای امتیاز به چند بنگاه تلقی شود. این حمایت در واقع اقدامی برای حفاظت از زیرساخت اجرایی تجارت کشور است.

حمایت صرفاً از طریق پرداخت تسهیلات بانکی نمی‌تواند همه ابعاد بحران را پوشش دهد. شرکتی که درآمدش برای چند ماه متوقف شده، با دریافت وام کوتاه‌مدت و پرهزینه ممکن است فقط بدهی امروز خود را به بدهی بزرگ‌تری در آینده تبدیل کند.

شرکت‌های بندری علاوه بر حقوق کارکنان، هزینه‌های سنگینی مانند اجاره محوطه و دفتر، اقساط تجهیزات، تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات، هزینه آماده‌به‌کاری، تعهدات قراردادی، بدهی‌های بانکی و مالیاتی و هزینه نگهداری یا انتقال کانتینرها را تحمل می‌کنند.

بنابراین حمایت مؤثر باید چندبعدی باشد.

تأمین سرمایه در گردش با تنفس واقعی

شرکت‌ها به منابعی نیاز دارند که بتوانند با آن حقوق، بیمه و هزینه‌های ضروری دوره بازگشت را تأمین کنند. این تسهیلات باید دارای دوره تنفس و بازپرداخت متناسب با زمان عادی‌شدن عملیات باشند.

استمهال تعهدات بانکی، مالیاتی و بیمه‌ای

جریمه کردن شرکتی که به دلیل توقف خارج از اختیار خود قادر به پرداخت نبوده، بحران را تشدید می‌کند. اقساط، مالیات و حق بیمه باید متناسب با دوره اختلال استمهال یا تقسیط شوند.

بازنگری در قراردادهای بندری

در قراردادهای اجاره، بهره‌برداری و ارائه خدمات، دوره جنگ و محدودیت دریایی باید به عنوان شرایط خارج از اختیار شرکت در نظر گرفته شود. تعلیق یا کاهش اجاره ثابت، تمدید مدت قرارداد، توقف جریمه کاهش عملکرد و تعدیل حداقل تعهد عملیات از مهم‌ترین اقدامات ضروری است.

جلوگیری از ایجاد هزینه‌های جدید

گاهی جلوگیری از ادامه انبارداری، جریمه، اجاره یا سود بانکی، از پرداخت وام جدید مؤثرتر است. شرکت زیان‌دیده ابتدا باید از ایجاد هزینه‌های جدید محافظت شود و سپس برای تأمین نقدینگی مورد حمایت قرار گیرد.

حمایت از اشتغال و سرمایه انسانی

بخشی از هزینه حقوق و بیمه کارکنان شرکت‌های آسیب‌دیده می‌تواند به صورت یارانه، اعتبار یا معافیت جبران شود. حفظ نیروهای ماهر برای بازگشت سریع عملیات ضروری است.

تسریع گردش کالا

مؤثرترین حمایت از شرکت‌های بندری، بازگشت جریان عملیات است. هماهنگی میان سازمان بنادر، گمرک، بانک مرکزی، دستگاه‌های مجوزدهنده و شبکه حمل‌ونقل باید برای تسریع ورود، ترخیص و خروج کالا افزایش یابد.

حمایت از اکوسیستم، نه فقط زیرساخت فیزیکی

مهم‌ترین دارایی بندر شهید رجایی فقط اسکله، جرثقیل، انبار و محوطه نیست. ظرفیت واقعی بندر در شبکه‌ای از شرکت‌ها، مدیران، کارکنان، رانندگان، پیمانکاران و روابط عملیاتی قرار دارد که طی سال‌ها شکل گرفته است.

زیرساخت فیزیکی را می‌توان با بودجه عمرانی تعمیر یا جایگزین کرد؛ اما بازگرداندن یک شرکت ورشکسته، نیروی متخصص از دست‌رفته یا مشتری خارجی خارج شده از بازار، بسیار دشوارتر است.

اگر شرکت‌های خصوصی در دوره جنگ تضعیف یا حذف شوند، حتی پس از بازگشت امنیت، بندر با کمبود ظرفیت اجرایی، سرمایه انسانی و سرمایه‌گذاری مواجه خواهد شد.

از این رو، مسئولیت دولت فقط حفاظت از تأسیسات بندری نیست. دولت باید از اکوسیستم اقتصادی‌ای حمایت کند که این تأسیسات را به جریان واقعی تجارت متصل می‌کند.

جمع‌بندی

مهم‌ترین اثر جنگ بر اقتصاد بندر شهید رجایی فقط کاهش تعداد کشتی‌ها یا توقف تخلیه و بارگیری نیست.

اثر اصلی، سقوط ظرفیت عملیاتی، اختلال در گردش کالا و کانتینر، کاهش شدید درآمد شرکت‌ها، بحران نقدینگی، افزایش هزینه تجارت، رکود حمل‌ونقل داخلی، فشار بر اشتغال، توقف سرمایه‌گذاری و افزایش خطر حذف شرکت‌های کوچک و متوسط است.

براساس برآورد میدانی، از آغاز جنگ و در دوره‌ای که تردد محدود کشتی‌ها برقرار بود، ظرفیت واقعی فعالیت بندر به کمتر از ۵۰ درصد شرایط معمول کاهش یافت و پس از آغاز محاصره دریایی، در برخی بخش‌های اصلی به سمت صفر میل کرد.

این ارقام آمار رسمی نیستند، اما حتی با فرض انحراف قابل‌توجه نیز نتیجه تحلیل تغییر نمی‌کند. اختلالی با این شدت، در مهم‌ترین بندر تجاری و کانتینری کشور، یک رخداد اقتصادی سهمگین است.

بازگشت نخستین کشتی‌ها نیز به معنای پایان بحران نیست. شرکت‌های خصوصی بدهی‌ها، تعهدات، هزینه‌های ثابت و زیان‌های دوره توقف را با خود به مرحله بازگشت عملیات منتقل می‌کنند.

بخش خصوصی هزینه رخدادی را تحمل می‌کند که در ایجاد آن نقشی نداشته و امکان کنترل آن را نیز در اختیار نداشته است. منطقی نیست شرکت‌هایی که سرمایه، تجهیزات و نیروی انسانی خود را برای اداره یکی از حیاتی‌ترین مبادی تجارت کشور به کار گرفته‌اند، تمام هزینه یک ریسک ملی و ژئوپلیتیکی را به‌تنهایی تحمل کنند.

حمایت دولت باید سریع، هدفمند و متناسب با واقعیت اقتصاد بندر باشد. تأمین نقدینگی، استمهال تعهدات، توقف ایجاد هزینه‌های جدید، تعدیل قراردادهای حمایت از اشتغال و تسریع گردش کالا، اجزای یک بسته واحد برای حفظ توان عملیاتی بندر هستند.

حفظ بندر شهید رجایی فقط به معنای حفاظت از اسکله‌ها و تجهیزات آن نیست. حفظ واقعی بندر، به معنای حفظ شرکت‌ها، نیروی انسانی، رانندگان، پیمانکاران و شبکه اقتصادی گسترده‌ای است که بدون آن، زیرساخت فیزیکی بندر قادر به انجام تجارت کشور نخواهد بود.