



یکشنبه ۱۴ فروردین ۱۴۰۱ شماره ۱۳۲۰

گزارش

اعلام اقدامات سال ۱۴۰۰ سازمان بنادر و حوزه توسعه ناوگان و خدمات دریایی بندری

مهم ترین اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه توسعه ناوگان تجاری، مسافری و خدمات دریایی و نیز توسعه و تسهیل خدمات دریایی و بندری در سال ۱۴۰۰، اعلام شد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، در سال ۱۴۰۰ در حوزه توسعه ناوگان تجاری، مسافری و خدمات دریایی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی اقدامات مختلفی مدنظر قرار گرفت که از جمله آن می توان به تصویب اعطاء ۲۸۹۶ میلیارد ریال تسهیلات و جوه اداره شده به بخش غیردولتی برای اجرای طرح های صنایع دریایی و خدماتی و یک طرح سرمایه گذاری اشاره کرد. پرداخت ۷۶ میلیارد ریال پایانه از محل وجوه اداره شده به بخش غیردولتی برای اجرای طرح های مصوب شامل شناسنامه های دریایی و خدماتی معادل ۲۸ میلیارد ریال، شناسنامه های مسافری ۲۳ میلیارد ریال، تجهیزات بندری معادل ۲۱ میلیارد ریال و طرح های سرمایه گذاری معادل ۴ میلیارد ریال، از اقدامات مهم صورت گرفته در این حوزه بوده است.

بهره برداری از ۲ طرح مرتبط با شناسنامه های دریایی هزار میلیارد ریال و ساخت ۳ دستگاه جرثقیل موبایل از محل وجوه اداره شده، بهره برداری از یک طرح مرتبط با تجهیزات بندری آموزشی به ارزش ۱۲۰۰ میلیارد ریال و ۲ طرح سرمایه گذاری به ارزش ۱۸۴ میلیارد ریال از محل وجوه اداره شده از دیگر اقدامات صورت گرفته در این حوزه است.

انجام مطالعه مهندسی ارزش با صرفه جویی حدود ۱۰ درصد در ساخت و راه اندازی بندر شهید رجایی و ساحلی ۶۰ تنی بنادر امیرآباد و نوشهر با پیشرفت فیزیکی ۹۱ درصد از دیگر اقدامات صورت گرفته در بخش توسعه ناوگان تجاری، مسافری و خدمات دریایی طی سال ۱۴۰۰ از سوی سازمان بنادر و دریانوردی است.

توسعه و تسهیل خدمات دریایی و بندری

همچنین سازمان بنادر و دریانوردی در جهت توسعه و تسهیل خدمات دریایی و بندری اقدامات مختلفی را طی سال گذشته مدنظر قرار داده که از جمله آن می توان به واگذاری حق بهره برداری و مدیریت بنادر کنگان و دیر در استان بوشهر به بخش خصوصی و تدوین سند راهبردی واگذاری خدمات پهلوهی و جداسازی کشتی ها به بخش خصوصی اشاره کرد.

تدوین پیش نویس طرح واگذاری امور اجرایی ثبت کشتی ها به بخش خصوصی، برقراری ارتباط سیستم جامع دریایی با تأمین اجتماعی، راه اندازی خط کشتیرانی ورو-ا بنادر شمالی کشور و راه اندازی بارکد در فرم اجازه حرکت کشتی ها جهت تسهیل در استعمال آن از سوی بنادر خارجی بخش دیگری از اقدامات صورت گرفته است.

راه اندازی سامانه واقعیت مجازی بنادر کشور (با اجرای پایلوت در بندر شهید رجایی)، کدنویسی نرم افزار راهنمایی جهت اجرا در سیستم جامع دریایی، جانمایی و تأیید محدوده لنگرگاهی خوشه گر-کش-جاسک، مدیریت راهبردی پهلوهی و جداسازی کشتی های تانکر در SPM های جاسک (بنجی)، هوشمندسازی خدمات دریانوردان شافل روی شناسنامه های صدور اسناد خدماتی و صیادی و نیز هوشمند سازی صدور اسناد از بخش شناسنامه های صیادی و شناسنامه های جداسازی دیگر اقدامات صورت گرفته توسط سازمان بنادر و دریانوردی طی سال ۱۴۰۰ است.

تحقق اولویت گذاری واکسناسیون ۸۵۰۰۰ دریانوردی با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، هوشمندسازی پلاک شناورها، اخذ مصوبه این نامه تردد اسنادی و وسایل نقلیه موتوری در بنادر کشور، بهره گیری از رایانه های دستی (هند هلد) در عملیات خروج کامیون در بنادر انزلی و نوشهر، فعال سازی زیرسیستم ورود از راه خشکی در سامانه CCS در بندر بوشهر و آماده سازی زیرسیستم نرم افزاری استفاده از دفاتر پیشخوان دولت جهت ارائه خدمات به شرکت های بندری و دریایی بخش دیگری از فعالیت هایی است که در مدت مذکور مدنظر قرار گرفته است.

تهیه و تدوین و طی مراحل استصوابی آیین نامه های شرکت های کارگزاری بندری و دریایی، تدوین دستورالعمل تعیین نرخ بیلبط شناسنامه های مسافری و ابلاغ آن به بنادر پس از تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، معرفی ۱۱۰ نفر دانشجوی رشته علوم کشتی ها و پذیرش ۴۰ نفر از آنها توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و نیز برگزاری تعداد ۸۴۷ هزار و ۲۹۹ نفر ساعت آموزش در سطح ستاد و بنادر تابعه بخش پایانی فعالیت ها در حوزه توسعه و تسهیل خدمات دریایی و بندری از سوی سازمان بنادر است.



افزایش هزینه های حمل و نقل تورم جهانی را ۱.۵۱ درصد بالامی برد

صندوق بین المللی پول در تازه ترین گزارش خود اعلام کرد افزایش هزینه های حمل و نقل در سال جاری می تواند نرخ حمل و نقل جهانی را تا پایان سال ۲۰۲۲، ۱.۵ درصد بالا برد. به گزارش اقتصادسرآمد، صندوق بین المللی پول (IMF) اعلام کرد: مطالعه داده های دریانی از ۱۴۳ کشور جهان در سی سال گذشته نشانه می دهد هزینه های حمل و نقل به ویژه حمل و نقل دریایی یک محرک مهم تورمی در سراسر جهان است و در مدت سی سالی که نرخ های حمل و نقل جهانی دو برابر شده تورم جهانی را ۰.۷ درصد افزایش داده است. در ادامه این گزارش آمده است: با توجه به اینکه در سال ۲۰۲۱ هزینه های حمل و نقل به خصوص در بخش حمل و نقل دریایی افزایش یافت و اثرات پایدار آن تا ۱۸ ماه آینده با اضافه شدن هزینه های حمل و نقل بر اثر بحران روسیه - اوکراین ادامه خواهد داشت به همین جهت نرخ تورم جهانی تا پایان ۲۰۲۲ بر اثر افزایش هزینه های حمل و نقل ۱.۵ درصد افزایش خواهد یافت که بیشترین تأثیرات تورمی بر قیمت سوخت و مواد غذایی خواهد بود.



تشریح وضعیت زیر ساخت و تجهیزات بنادر جایی، چابهار وامام (ره) در سال ۱۴۰۰

سرمایه گذاری ۷۴۰۰ میلیارد تومانی برای نگهداری و توسعه زیر ساخت بنادر



اروندکنار و آبادان و دیوار چینی انبار هانگار آبادان با افزایش پیشرفت فیزیکی از ۴۵ به ۷۰ درصد از دیگر موارد مهمی است که در سال ۱۴۰۰ مدنظر قرار گرفته است.

ادامه اجرای محوطه سازی ترمینال کانتینری و تأسیسات زیربنایی اراضی استحصالی صلح شرقی بندرانزلی با افزایش پیشرفت فیزیکی از ۲۷ به ۵۲ درصد، ادامه احداث ساختمان و محوطه باشگاه ملوانان بندر انزلی با پیشرفت فیزیکی ۳۳ درصد و انجام و تصویب مطالعات طرح جامع بندر شادگان، سنجافی و چونبده (استان خوزستان)، ریگ، دیلم، گناوه، لاررساحلی، بوالخیر، کنگان، دیر، محمدعمری، مروربد خارک و غسولیو (استان بوشهر) و بندر شهید حقانی (استان هرمزگان) از موارد دیگری است که می توان به آن اشاره کرد.

ادامه ساخت فرستنده ناونکس در بندر نوشهر با پیشرفت فیزیکی ۴۱ درصد، تکمیل ساخت ۱۰ عدد مدولاتور و ۱۰ عدد مادربرد رادار ترما در بنادر استان هرمزگان (۶ عدد)، خوزستان (۳ عدد) و گیلان (۱ عدد)، ادامه طراحی سامانه یکپارچه بر خط کنترل و نظارت بر عملکرد لایروب ها با پیشرفت فیزیکی ۴۵.۵ درصد و نیز خرید، حمل، نصب، راه اندازی و تحویل ۳ دستگاه گیربکس اسکر رادار، ۳ دستگاه رادار و ۳ سری مجموعه ترانس پور در استان هرمزگان به میزان ۵۰ درصد، خرید، حمل، نصب، راه اندازی و تحویل ۱ دستگاه رادار در استان بوشهر از دیگر اقدامات صورت گرفته از سوی سازمان بنادر و دریانوردی است.

ادامه اجرای طرح توسعه بندر مسافری دریایی چغاله با پیشرفت فیزیکی ۵۵ درصد، اتمام انجام مطالعات طرح جامع مسافری و گردشگری بنادر خوزستان، گیلان، سیستان و بلوچستان، هرمزگان (کندالی و هنگام)، ارومیه و بوشهر (موج شکن) و همچنین ادامه احداث اسکله های مسافری و گردشگری در بنادر دیلم و کنگان بوشهر با پیشرفت فیزیکی ۷۴ درصد موارد مهم دیگری است که طی سال گذشته ازسوی سازمان بنادر و دریانوردی

توسعه بندر شهید بهشتی چابهار با پیشرفت فیزیکی ۷۷ درصد، تحویل موقت تعداد ۲ فروند لایروب هایساکشن ۴۰۰۰ متر مکعب در بندر شهید بهشتی چابهار، ادامه احداث شبکه معابر و تأسیسات زیر بنایی بندر شهید بهشتی چابهار با افزایش پیشرفت فیزیکی از ۴۱ به ۶۶ درصد از دیگر اقدامات مهم انجام شده است.ادامه احداث سیلوی غلات ۱۰۰ هزار تنی بندر شهید رجایی، ادامه احداث بندر شهید فیزیکی از ۲.۵ به ۲۹ درصد، ادامه احداث کریدور لجستیکی منتهی به بندر شهید بهشتی چابهار با افزایش پیشرفت فیزیکی از ۱۶ به ۲۹.۲ درصد، شروع تعمیرات اساسی اسکله های شماره ۱ و ۱۰ بندر شهید کلاتری و اسکله های شماره ۲، ۱ و ۵ بندر شهید بهشتی با پیشرفت فیزیکی ۲۹ درصد، ادامه احداث دایک حفاظت ساحلی جنوب شرقی بندر شهید بهشتی و استحصال پشت آن با افزایش پیشرفت فیزیکی از ۲۰ به ۷۴ درصد و نیز ادامه احداث شبکه معابر و تأسیسات زیربنایی بندر شهید بهشتی با افزایش اقدامات مهم صورت گرفته در بندر شهید رجایی طی سال ۱۴۰۰ بود.

بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری چابهار

تأمین تجهیزات استراتژیک مرتبط با فاز اول طرح

افتتاح یک پست اسکله به طول ۴۰۰ متر، محوطه و پسکرانه ترمینال کانتینری به مساحت ۳۱ هکتار و برخی از ساختمان های پشتیبانی، پست های برق شماره ۱ و ۲، سردرب و گیت ورودی و خروجی و پارکینگ مسقف فاز سوم طرح توسعه بندر شهید رجایی و همچنین تکمیل اسکله پست دوم اسکله کانتینری متناسب با شناورهای تا متراژ ۹۰۰ متر مرتبط با فاز سوم طرح توسعه بندر شهید رجایی با پیشرفت فیزیکی ۸۰ درصد از مهم ترین اقدامات صورت گرفته در رابطه با این پروژه است.افتتاح سازه ۳ پست اسکله نفتی و آماده سازی یک خط لوله انتقال ۲۰ اینچ و یک دستگاه بازوی بارگیری در بندر شهید رجایی، ادامه تعمیرات اساسی محوری A و C مجتمع بندری شهید رجایی، احداث کانال هدایت سیلاب اراضی غربی بندر شهید رجایی، ادامه تعمیرات اساسی انبار ۲۲ ترانزیت مجتمع بندری شهید رجایی با پیشرفت فیزیکی ۸۱ درصد، ادامه احداث ساختمان برج کنترل ترافیک دریایی بندر شهید رجایی با پیشرفت فیزیکی ۷۱ درصد از اقدامات مهم صورت گرفته در بندر شهید رجایی طی سال ۱۴۰۰ بود.

بندر امام خمینی (ره)

ادامه انجام تعمیرات اساسی اسکله های شماره ۲۷ تا

برگزیده ها

اختلال در حمل و نقل کانتینری و بالا رفتن قیمت ها و نارضایتی صاحبان کالا چشم انداز پر فراز و نشیب صنعت حمل و نقل کانتینری



به ادامه بحران روسیه و اوکراین خطوط حمل و نقل کانتینری سال بسیار پر فراز و نشیبی را تجربه خواهند کرد، زیرا تعادل عرضه و تقاضا در این سال بر هم خورده و پیش بینی های قبلی که حاکی از رونق بیش از حد نسبت به سال ۲۰۲۱ بود، ممکن است تحقق نیابد.

به گزارش اقتصاد سرآمد از گروه بین الملل مانا، مؤسسه AlixPartners با انتشار گزارشی اعلام کرد بحران روسیه و اوکراین در صورت ادامه پیش بینی های مربوط به رشد بخش حمل و نقل کانتینری را دچار اختلال خواهد کرد. در این گزارش آمده است که اوج گیری بحران روسیه-اوکراین بدون شک به تخریب بنادر اوکراین، افزایش آلودگی های زیست محیطی، افزایش قیمت سوخت کشتی ها، خطرناک شدن مسیرهای دریایی، لغو قراردادهای بین شرکت های حمل و نقل کانتینری اروپایی و روسیه و به طور کلی کاهش میزان صادرات و واردات منجر خواهد شد که ممکن است به رکود در بخش حمل و نقل کانتینری دامن بزند. این گزارش حاکی است این بحران قوانین سازمان بین المللی دریانوردی را برای تمرکز در بخش تولید سوخت سبز دچار چالش خواهد کرد. این مؤسسه در ادامه با اشاره به اینکه بحران روسیه-اوکراین قابلیت اطمینان برنامه های خطوط کانتینری را به پایین ترین حد خود رسانده یادآور شده است حمل و نقل کانتینری در حال حاضر با افزایش سوخت و طولانی بودن مسافت ها به علت خطرناک بودن مناطق جنگی هزینه های سنگینی را متقبل می شود در نتیجه کالاها دیرتر به دست مصرف کنندگان می رسد که در نهایت آن هم باعث افزایش قیمت ها خواهد شد. ادامه گزارش آمده است حمل و نقل کانتینری به طور کلی کمک زیادی به تجارت دریایی می کند، بنابراین اختلال در حمل و نقل کانتینری یک رکود اقتصادی را می تواند در پی داشته باشد و باعث افزایش بیش از حد قیمت کالاها گردد. تحلیلگر مؤسسه AlixPartners تأکید کرده است با توجه به شرایط حاکم بر حمل و نقل کانتینری در آمد شرکت ها در حال کاهش است و به نظر می رسد دولت ها باید از خطوط حمل و نقل کانتینری حمایت کنند در غیر این صورت ممکن است خطوط بزرگ کانتینری جهانی با کسری درآمد مواجه شوند. به پایان این گزارش آمده است اختلال در حمل و نقل کانتینری باعث بالا رفتن قیمت ها و نارضایتی صاحبان کالا و مشتریان خواهد بود. این در حالی است که کارشناسان ابتدای سال ۲۰۲۱ تا سال ۲۰۲۳ سودهای قابل توجهی را برای بخش حمل و نقل کانتینری پیش بینی می کردند.

ایران تحریم های دریایی آمریکا را دور زد افزایش تردد کشتی های ایرانی در سایه شدیدترین تحریم ها



وزیر حمل و نقل لبنان با اشاره به ظرفیت بی نظیر ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و تردد کشتی های ایرانی در بسیاری از آب راه های بین المللی، علی رغم شدیدترین تحریم ها بر علیه کشورمان، خواستار استفاده از ظرفیت عظیم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تجارت لبنان شد. به گزارش اقتصادسرآمد، علی حمیه، وزیر حمل و نقل لبنان در دیدار با هیات اعزامی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به این کشور، با بررسی چشم انداز همکاری های مشترک در جهت فعال سازی خطوط کشتیرانی بین بنادر لبنان و ایران، اظهار داشت: در شرایطی کشتی های ایرانی نمی توانند در بنادر لبنان پهلو بگیرند که علی رغم سخت ترین تحریم ها بر علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، این کشتی ها در بسیاری از آب راه های بین المللی تردد دارند. به همین دلیل، از همین جا به لبنان ها می گویم که این کشتی ها در حال حاضر در بنادر کشورهای دیگر دنیا به جز لبنان قادر به تخلیه و بارگیری هستند. وی با اشاره به اینکه کشتی های ایرانی از کانال سوئز عبور می کنند و محموله های خود را در ترمینال کانتینری تخلیه می کنند، گفت: این کشتی ها سپس با عبور از کنار لبنان، به سوریه رفته و از آنجا به استانبول می روند. اما سوال اینجاست که چرا نتوانند به بنادر لبنان وارد شوند؟

حمیه ادامه داد: هلدینگ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، متشکل از بیش از ۱۸ شرکت فعال در زمینه های مختلف دریایی بوده و زبته چهاردهم جهانی از نظر حجم بار کانتینری را به خود اختصاص داده است. وی همچنین خاطر نشان کرد: بر این اساس، مرحله جدیدی از افق های همکاری مشترک با جمهوری اسلامی ایران را آغاز کرده ایم و به طور قطع، ورود کشتی های ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به لبنان که دارای موقعیت جغرافیایی و ویژه ای در شرق دریای مدیترانه است، می تواند زمینه ساز رونق اقتصادی بنادر کشورمان و افزایش درآمد های عمومی لبنان گردد. حمیه تأکید کرد: وزارت حمل و نقل در حال مذاکره با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی جهت استتبال از کشتی های ایرانی در بنادر لبنان بر اساس مقررات و قانون اساسی و همچنین تبدیل کردن آن به یک دستور حاکم است. وی همچنین ارتقای سطح ایمنی دریانوردی در آب راه های تحت حاکمیت و همچنین جلوگیری از ساخت و سازهای غیر مجاز در سواحل استان از جمله مهم ترین اهداف حوزه بندری و دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در سال جاری خواهد بود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان تشریح کرد جلوگیری از ساخت و سازهای غیر مجاز ساحلی در دستور کار



مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان در تشریح مهمترین اقدامات سال ۱۴۰۰، از رشد ۵۱ درصدی صادرات کالاهای غیر نفتی از بنادر گیلان که به سال ۹۹ خیر داد. به گزارش اقتصاد سرآمد، حمیدرضا آبابی در گفت و گو با پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی درباره اهم اقدامات بندری و دریایی گیلان در سال گذشته، اظهار داشت: طی سال گذشته شاهد رشد تخلیه و بارگیری کالا در سال ۱۴۰۰ نسبت به ۱۲ ماه سال ۹۹ بودیم و بیش از ۱ میلیون و ۶۶۶ هزار تن کالا در بنادر انزلی و آستارا تخلیه و بارگیری شد که نسبت به سال ۹۹ رشد ۴ درصدی را نشان می دهد. وی افزود: از این میزان، یک میلیون و ۶۶۰ هزار تن مربوط به کالاهای غیر نفتی و حدود ۱۷ هزار تن نیز مربوط به کالاهای نفتی بود که در بنادر استان گیلان تخلیه و بارگیری شد. مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان از رشد ۵۱ درصدی صادرات کالاهای غیر نفتی در بنادر این استان خبر داد و خاطر نشان کرد: در سال ۱۴۰۰ بیش از ۳۳۳ هزار تن کالای نفتی از بنادر استان گیلان به کشورهای حاشیه دریای خزر صادر شده است که به ترتیب شاهد رشد ۷۹ و ۸ درصدی در مجتمع بندری انزلی و بندر آستارا بودیم. آبابی با بیان اینکه در سال گذشته ۶۵۶ کشتی وارد بنادر استان گیلان شده است، بیان کرد: ۶ هزار و ۴۳۳ TEU در سال ۱۴۰۰ در بنادر استان گیلان تخلیه و بارگیری شده است که از این مقدار، سهم بنادر انزلی و آستارا به ترتیب ۵ هزار و ۳۰۴ TEU و یک هزار و ۱۲۹ TEU بوده است.

وی در خصوص مهم ترین اهداف حوزه بندری و دریایی بنادر استان گیلان نیز اعلام کرد: پیاده سازی سند راهبردی و نقشه راه بازاریابی، توسعه بازار، استفاده بهینه از تجهیزات استراتژیک بندری، ارتقای سطح ایمنی دریانوردی در آب راه های تحت حاکمیت و همچنین جلوگیری از ساخت و سازهای غیر مجاز در سواحل استان از جمله مهم ترین اهداف حوزه بندری و دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در سال جاری خواهد بود.

وی در خصوص مهم ترین اهداف حوزه بندری و دریایی بنادر استان گیلان نیز اعلام کرد: پیاده سازی سند راهبردی و نقشه راه بازاریابی، توسعه بازار، استفاده بهینه از تجهیزات استراتژیک بندری، ارتقای سطح ایمنی دریانوردی در آب راه های تحت حاکمیت و همچنین جلوگیری از ساخت و سازهای غیر مجاز در سواحل استان از جمله مهم ترین اهداف حوزه بندری و دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در سال جاری خواهد بود.

توسعه بنادر

بنادر: زیربنای اصلی رشد اقتصادی داخلی و منطقه ای

اگر ایران بتواند هر چه سریع تر از طریق خطوط ریلی، بنادر جنوبی خود را به بندرهای شمالی متصل کند، نتایج شگرفی مانند کاهش اثر تحریم ها و ایجاد اشتغال پایدار مشاهده خواهد شد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، ایران به دلیل عضویت در دو پیمان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان همکاری های اگو برای گسترش روابط تجاری با همسایگان شمالی خود از ظرفیت های بالایی برخوردار است، اما از این بازار تنها دو درصد سهم دارد. در حقیقت، با وجود ظرفیت های بالایی که در بین همسایگان شمالی برای تجارت وجود دارد، جمهوری اسلامی سهم پایینی از صادرات و واردات این منطقه دارد در حالی که از طرفی این بازار هر روز کوچک تر می شود و رقبا سهم بیشتری را به خود اختصاص می دهند. به عنوان مثال، در میان همسایگان شمالی و کشورهای اوراسیا با توجه به عضویت ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا در حالی که البته هنوز توافق نامه تجارت آزاد با اوراسیا نهایی نشده است، سهم ایران در بازار کشوری مانند روسیه بسیار کم است.

بر همین اساس، اگر دیپلماسی اقتصادی کشور که به عنوان یکی از اولویت های اصلی دولت سیزدهم و مجموعه حاکمیتی کشور مطرح است، هر چه سریع تر اقدامات لازم را برای گسترش روابط اقتصادی با این همسایگان آغاز نکند، ظرفیت های را که امروز در اختیار داره، از دست خواهد داد. در همین راستا و بر اساس اهمیت موضوع تعامل اقتصادی ایران با کشورهای همسایه به خصوص همسایگان شمالی، خبر نگار بازار گفتگویی را با «دکتر لیلا بااخانی» دکتری جغرافیای سیاسی و متخصص مسائل انرژی خزر و کارشناس ارشد آسیای مرکزی و شبه قاره، ترتیب داده که در ادامه می خوانیم:

ایران با توجه به عضویت در دو پیمان اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان همکاری های اگو از پتانسیلهای بالایی برای گسترش روابط تجاری با همسایگان شمالی به خصوص کشورهای حوزه خزر برخوردار است. از طرفی، دریای خزر بستر مناسبی برای تبادلات تجاری با کشورهای همسایه است. بطور کلی ظرفیتهایی میان کشورهای این حوزه وجود دارد و امکان صادرات چه کالاهایی به کشورهای این حوزه برای ایران فراهم است؟ جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۹۸ به عضویت اتحادیه اقتصادی اوراسیا درآمده و بین ایران و کشورهای عضو این اتحادیه مادامیکه که روند عضویت ایران در این اتحادیه کامل نشود، تعرفه ترجیحی برقرار است. تعرفه پنج کشور (روسیه، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان و بلاروس) که عضو اوراسیا هستند صفر است.

طبق ترتیب از سال ۱۴۰۲، ایران در اتحادیه اوراسیا به مرحله تجارت آزاد دست خواهد یافت و رقابت اصلی شکل خواهد گرفت. بر همین اساس، جمهوری اسلامی به منظور دستیابی به این هدف باید از بازارهای کشورهای مقابل شناخت جامعی داشته در حالی که ضعف کشور در دانش تجارت بین الملل و کسب و کارهای این حوزه را نیز برطرف کند.

مشکل اساسی ایران در جهت گسترش روابط تجاری با اوراسیا، حجم کشتی رانی پایین و ناچیز است که سرمایه گذاریهای گسترده در این زمینه را می طلبد. با وجود آنکه عمده محصولات صادراتی ایران به اوراسیا شامل سیب، پسته، کبوی، کشمش، فلفل، کاهو و فرش است، اما صادرات ایران به کشورهای روسیه، قزاقستان، قرقیزستان و بلاروس، کافوی نیست.

روسیه که به عنوان مهم ترین همسایه شمالی ایران شناخته شده، حجم بازاری حدود ۴۶ میلیارد دلار دارد در حالی که سهم ایران از این بازار با ۴۰۰ میلیون دلار، بسیار ناچیز است. قزاقستان بزرگترین کشور و دروازه ورود به آسیای مرکزی است. ضمن اینکه هر پنج کشور آسیای هر عضو اکو هستند؛ قزاقستان عضویت اتحادیه اوراسیا را نیز دارد و تعرفه تجارت ترجیحی بین ایران و این کشور برقرار است. این کشور همچنین از پتانسیل بزرگی برای بازار صادرات ایران برخوردار است.

ایران میتواند قراردادهای بزرگی در زمینه تجهیزات صنعتی، صنایع پتروشیمی و پلاستیکی با این کشور داشته باشد. البته در نظر داشته باشیم که با توجه به رقابت فزاینده شدیدی که در این زمینه وجود دارد، ایران برای دستیابی به موفقیت باید سریعتر اقدام نماید. موضوع دیگری که حائز اهمیت است، این است که مسیر ترانزیتی شمال به جنوب ایران به عنوان یکی از نزدیک ترین مسیر ها برای رسیدن به آب های گرم و آزاد دریای آسیای مرکزی که در محاصره خشکی قرار دارد اهمیت بالایی دارد.

در کشور ترکمنستان ظرفیت صادرات تجهیزات و محصولات حوزه کشاورزی نظیر: صادرات تراکتور و دیگر ماشین آلات کشاورزی، موله محصولات کشاورزی وجود دارد. در ضمن، رونق سوآپ انرژی مانند گذشته میتواند موجب رشد مجدد روابط تجاری با ترکمنستان گردد. از آنجایی که کشورهای آسیای مرکزی معدنی بوده و منابع انرژی بالایی در اختیار دارند، یکی از مهم ترین اقلام صادراتی این منطقه طلا و سنگ های قیمتی است. بر همین اساس، ایران می تواند در تجارت با این کشورها تهاثر کالا با طلا را مدنظر قرار دهد.

با توجه به مشکلات تبادلات بانکی که به دلیل تحریم ها وجود دارد، چاه راهکارهایی را به منظور تسهیل روابط تجاری با همسایگان منطقه در پیش گرفت؟ همانطور که در سوال قبلی عرض کردم، با توجه به این که کشورهای آسیای مرکزی، کشورهای معدنی هستند و یکی از مهم ترین اقلام صادراتی این منطقه طلا و سنگ های قیمتی است، جمهوری اسلامی می تواند در تجارت با این کشورها تهاثر کالا با طلا را در نظر گیرد.

یکی دیگر از راهکارهای پیشنهادی، تأسیس بانک مشترک در کشورهای همسایه، مانند بانکی که زیر مجموعه بانک ملی است و در کشور روسیه مشمول مبادلات تجاری و خدمات کشور است، می باشد. علاوه بر آن، اگر ایران بتواند به خلق و انعقاد قراردادهایی با همسایگان خود بر پایه ی پول مشترک بپردازد، بسیاری از معضلات تحریم هوار خواهد شد.

در میان کشورهای اوراسیا، کشور ارمنستان عضو اتحادیه اوراسیا است که مبادلات تجاری بین این کشور با اتحادیه اوراسیا و اتحادیه اروپا با تعرفه صفر انجام میگردد، لذا، ایران میتواند با توجه به روابط گرم و دوستانه خود با این کشور، از این موضوع بهره ی کافی ببرد و به این ترتیب با تاجر ارمنی ای که مثلاً در حوزه بسته بندی فعالیت، سرمایه گذاری مشترک داشته باشد. سپس اجناس فله به ارمنستان ارسال و در آنجا بسته بندی و صادر شود. امروزه، تولید مشترک و سیاست حفظ منافع متقابل با همسایگان یکی از راههای موثر خنثی سازی تحریم ها است.

با چاه راهکارهایی میتوان شاهد افزایش و رونق تبادلات تجاری در بنادر شمالی کشور باشیم؟ توسعه ترانزیت کالای کانتینری یکی از این راهها است. با توسعه زیرساخت ها و به ویژه تکمیل خط ریلی با استفاده از تجهیزات نو و به روز رسانی لجستیکی ما می توانیم به سرعت بار را تخلیه و مجدداً بارگیری کنیم. نظم دادن به خطوط کشتی های ورودی، به همراه افزایش ظرفیت انبارهای سقف و تجهیز بنادر شمالی به سردخانه، متعادل شدن کرایه حمل، مدیریت ترافیک و زمان در مسیرهای منتهی به بنادر شمالی نیز ضروری است. ایجاد خطوط منظم کشتیرانی میان بندرهای شمالی و بنادر کشورهای حاشیه خزر و توسعه زیرساختهای بنادر از جمله ماشین آلات بندری و سر پوشیده و سیلواها از جمله مسائلی است که باید مدنظر قرار گیرد.

لجستیک ضعیف موجب می شود تا توان رقابت در تجارت بین الملل، تضعیف شده و شرکتهای حمل و نقل بزرگ و تجار تمایلی به همکاری نداشته باشند.

نکته مهم در میان این است که لجستیک ضعیف موجب می شود تا توان رقابت در تجارت بین الملل، تضعیف شده و شرکتهای حمل و نقل بزرگ و تجار تمایلی به همکاری نداشته باشند. بر همین اساس، با توجه به اینکه ایران از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک استثنایی برخوردار است، اگر بتواند هر چه سریعتر از طریق خطوط ریلی، بنادر جنوبی خود را به بندرهای شمالی متصل کند، نتایج شگرفی حاصل خواهد شد که کمترین اثر آن کاهش اثر تحریم ها و ظلمانه و ایجاد اشتغال پایدار خواهد بود.