

بلومبرگ: فروش نفت ایران به بالاترین سطح چهار سال اخیر
پیش‌بینی درآمد ۶۰۳ هزار میلیارد
تومانی نفت در بودجه ۱۴۰۲

این روزها و در فصل بودجه ریزی مجلس شورای اسلامی سخت درگیر بررسی کلیات و جزئیات لایحه بودجه ۱۴۰۲ است عمده درآمدهای دولت برای تامین بودجه از مسیر مالیات و فروش نفت است. خبرگزاری بлумبرگ در گزارشی کوتاه منتشر کرد: صادرات نفت خام ایران با افزایش خرید چین اکنون روندی رو به افزایش را پشت سر می‌گذارد. در حالی که بازارهای جهانی نفت خام با چشم‌انداز تحریم‌ها علیه روسیه تحت...

عضو کمیسیون عمران مجلس درباره کارروزی دانشجویای دریایی به سئید می‌گوید

دانشگاه‌های دریایی را به مجاورت بنادر و سواحل منتقل کنید



توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه و مدنظر قرار گرفته است، موضوعی بسیار کلی می‌باشد و ضروری است تا تصویر روشنی از آن ترسیم شود. تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریافراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبرزی پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هوشناسی و معدنکاری دریایی است. با این توضیحات، پرواضح است که اقتصاد دریا تا چه میزان بالایی اهمیت دارد که متأسفانه در دهه‌های گذشته، ایران از این ظرفیت، آن‌چنان که باید و شاید بهره‌نبرده است اقبال شساکری، عضو کمیسیون عمران مجلس در این رابطه به اقتصاد سرآمد گفت: با توسعه بنادر بوشهر و هرمزگان و... به نظر می‌آید ...

۶

بررسی اما و اگرهای تحقق سهم ایران از حمل و نقل دریادر تحلیل کامبیز اعتمادی

علل عدم موفقیت در مسیرهای ترانزیتی چیست؟

۲



روزنامه سرآمد

سرمقاله

اندر احوال تجهیز بندر چابهار

چابهار تمام شد!

فیروز اسماعیلی نژاد



چین، بندر متروکه گوادر پاکستان را به مدت ۴۳ سال اجاره کرده است. او در همان سال اول قرارداد، بندر گوادر را به بهره برداری رساند و از آن استفاده کرد. از آبان ۹۴ این قرارداد شروع شد و چین در آبان ۹۵ بهره‌برداری را آغاز کرد. تصور کنید چه سرعتی پشت ماجرا بوده است که طی یک سال، یک بندر متروکه را به باردهی رساندند؟

اکنون که حدود هفت سال از آن قرارداد می‌گذرد، جاده ترانزیتی از چین به پاکستان رسیده و در بندر گوادر برای بارگیری دریایی تخلیه و دپو می‌شود. بندر گوادر به خوبی تجهیز شده و هاب کشور چین در منطقه شده است. همه چیز در این فاصله زمانی.

اما بندر چابهار! این مثنوی هفتاد من کاغذ!

از سال ۹۵، بحث قرارداد سه جانبه ایران، هند و افغانستان مطرح شد و بعد از مذاکراتی، به سرانجام رسید. کاغذها امضا شدند و قرارداد بلند مدت بسته شد. قرار بر این بود که هند چابهار را تجهیز و به هاب منطقه تبدیل کند. الان بیش از ۷ سال از آن امضاها می‌گذرد و هیچ! باخوش بینانه‌ترین حالت، ۲۵ درصد رشد داشته و تا حد ممکن، تردد و بارگیری به صورت محدود، در چابهار انجام می‌شود. زیرساخت‌های اصلی هنوز آماده نیست! فرودگاه بین‌المللی که لازمه و ضرورت یک منطقه آزاد است، هنوز وجود خارجی ندارد. راه‌های مواصلاتی برای ترانزیت کالا وجود ندارد. برق برای به کارگیری تجهیزات مهم، فراهم نیست!

بعد از حدود یک دهه، گوادر پاکستان به بهره‌برداری کامل رسیده و وارد سرویس شده است، اما بندر چابهار هنوز اندر خم یک کوچه است!

اضافه کنید سرعت برق آسای رشد و پیشرفت کشورها را تا متوجه اصل بحث و نتیجه آن بشوید. با سرعتی که جهان اقتصاد را جلو می‌راند، تا یک دهه دیگر، بندر گوادر به طور کامل منطقه را پوشش داده و به نحوی فعالیت می‌کند که هاب منطقه باشد و دیگری نیازی به بندر چابهار نخواهد بود.

نه تنها نیازی به چابهار نخواهد بود، بلکه بنادر اماراتی هم تحت تأثیر جدی قرار خواهند گرفت و از دور رقابت خارج خواهند شد. بنادر اماراتی اکنون فعال هستند و رقیب جدی گوادر به حساب می‌آیند؛ اما با روند کنونی، گوادر گوی سبقت را خواهد ربود و بنادر اماراتی هم باید پروند سباق بمانند!

وقتی وضعیت بنادر اماراتی مجهز شده، چنان خواهد بود و وضعیت رو به رکودی را طی خواهند کرد، قصه پر غصه چابهار دیگر جای خود دارد.

با فرض روند کنونی که بعد از حدود یک دهه، ۲۵ درصد رشد داشته است، تا ۳۰ سال آینده تجهیز خواهد شد! این معنای روشنی دارد: وقت چابهار تمام شد! دیگر چابهار در معادلات اقتصادی منطقه معنا نخواهد داشت.

اکنون سهم ده درصدی در صادرات و واردات ایران به عهده دارد. با توسعه و تجهیز سایر بنادر ایران - به خصوص بندر امام خمینی - سهم چابهار کمتر خواهد شد. یعنی حتماً تجار ایرانی هم رغبت به استفاده از بندر چابهار نخواهند داشت تا برسد به تجار سایر کشورها.

افغانستان تنها راه تنفس و تنها دلیل وجود چابهار شده است! چه کشور مهمی! چه اقتصاد شکوفايي! چه حجم عظیمی از واردات کسه بتوانند بخش مهمی از واردات ایران و هند و پاکستان را جذب کنند! یارو نداشت بخورد، پیاز می‌خورد تا اشتهايش باز بشود، انگ کشور افغانستان کنونی بسا دولت عجیب و غریب کنونی است که هنوز به رسمیت شناخته نشده است.

همین افغانستانی که ما به ریشش می‌خندیم، واردات خود از هند و پاکستان را از طریق زمینی و بدون نیاز به چابهار انجام می‌دهد. همین اکنون که این نوشتار را می‌نویسم، برنج هند از طریق پاکستان می‌رود به طرف افغانستان! چه حاجت به چابهار؟

چابهار زمانی اهمیت دارد که به سرعت تجهیز شود، رقابت گوادر و امارات را بشکند و تبدیل به هاب منطقه شود. بهترین مسیر ممکن برای همه تجار خصوصی و دولتی.

این اهمیت دارد با قدرت گرفتن گوادر، از بین می‌رود و مسئولان محترم دو کشور هند و ایران، همچنان در فعالیت سنگین رایزنی و گفت و شنود هستند. به دلیل نیست که چین دارد می‌رود که به اقتصاد اول دنیا تبدیل بشود. آن‌ها همه کارها را به سرعت و دقت انجام می‌دهند و ما و هندی‌ها، یک دهه مذاکره می‌کنیم تا ببینیم که چه باید کرد، از کجا آغاز کنیم و چگونه تجهیز کنیم.

فرودگاه را دو روزه نمی‌شود ساخت. خود قصه همین فرودگاه هم مثنوی هفتاد من کاغذ خواهد شد. در بهترین شرایط ممکن، ۵ سال طول می‌کشد و با شرایط فعلی و با مسئولان فعلی، حداقل ۱۵ سال. در ۱۵ سال آینده، چیزی به نام چابهار اهمیت خواهد داشت؟

حدود نیمی از زمان قرارداد بین ایران و هند (و افغانستان

که زیاد به حساب نمی‌آید) گذشت و در خوش بینانه ترین

حالت، ۲۵ درصد نتیجه داده است. در زمان باقی مانده اتفاقی

خواهد افتاد؟

مرزبندی دریایی با اسرائیل

بیروت اکتشافات نفتی را در دریای خود آغاز نکرده است

با وجود توافق لبنان و رژیم صهیونیستی در ترسیم مرزهای دریایی، بیروت هنوز اکتشافات نفتی را در آب‌های خود آغاز نکرده است. به گزارش اقتصادسرآمد از سایت الاخبار، تقریباً سه ماه از تکمیل پرونده ترسیم مرزهای دریایی بین لبنان و رژیم صهیونیستی می‌گذرد اما این امر نشان دهنده تسریع روند لجستیک لبنان برای شروع اکتشاف نفت خود نیست، در این میان صحبت‌هایی از شکست احتمالی لبنان در نتیجه عجله‌اش، ربط ندادن موافقت با ترسیم مرزهای دریایی به لغو واضح محاصره برق، اعتماد به وعده‌های آمریکا بدون تضمین تسریع در انتقال گاز مصر و برق اردن شنیده می‌شود. دومین ناامیدی که لبنان تحمل شده، ادامه تحمیل «محاصره انرژی» بر آن از طرق مختلف بود. فشارهای آمریکا باعث شد لبنان نتواند اهدای سوخت ایران را بپذیرد و با اهدای سوخت روسیه موافقت کند هر چند که مشتقات نفتی مشمول تحریم‌های اعمال شده علیه مسکو نمی‌شود. ناامیدی سوم لبنان به گفته منابع پیگیر، تداوم «وتو» بر سر شرکت‌های اکتشاف نفت و گاز در آب‌های این کشور است. تابستان گذشته، دومین چرخه صدور مجوز برای سوئین بار متوالی تا ژوئن ۲۰۲۳ تمدید شد تا شرایط شرکت‌های علاقه‌مند به مناقصه را در مورد متعدد کردن بلوک‌های لبنانی که قبلاً متعهد نبودند، دریافت کند به ویژه بلوک‌های واقع در حومه بیروت و بلوک‌های جنوبی ۸ و ۱۰ که خارج از دامنه نزاع میان لبنان و رژیم صهیونیستی قرار گرفته‌اند. اگر شرکت‌ها قبلاً به دلیل مناقشه‌ای که در جنوب وجود داشت از شرکت در رقابت متعهد کردن خودداری می‌کردند، تکمیل مرزبندی چیزی را تغییر نداد چرا که شرکت‌های ذینفع همچنان از پیوستن به چرخه صدور مجوزهای "لبنانی" خودداری می‌کردند. این در حالی است که درخواست‌ها برای پیوستن به چهارمین دور از صدور مجوزهای رژیم صهیونیستی افزایش یافته است که حدود سه هفته پیش در بلوک‌هایی در محدوده ۱۴۳۰ کیلومتری شروع کرده است، محدوده‌ای که نزاع با لبنان بر سر آن پایان یافت. منابعی در اداره نفت لبنان این امتناع را ناشی از «تدارکات و دلایل لجستیک» شرکت‌هایی می‌دانند که هنوز ایده روشنی درباره آینده توافق‌نامه ترسیم مرزهای دریایی ندارند و منتظر ثبات بیشتر در منطقه هستند، به علاوه نتایج منفی در بلوک شماره چهار موجب شده شرکت‌ها منتظر نتایج سایر بلوک‌ها بمانند. منبع دیگری در همین اداره «ناپوستگی» را ناشی از دو مساله می‌داند: از یک طرف، شرکت‌ها منتظر شرکت توتال هستند که به بلوک شماره ۹ متعهد است تا اکتشافات خود را در "میدان قانا" به پایان برساند، مقادیر را تخمین بزند و تصویری کلی از ماهیت آنچه در منطقه وجود دارد، به دست آورد، مساله‌ای که به جذب شرکت‌ها کمک می‌کند. این بدین مناسبت که وزارت نیرو چرخه صدور مجوز را همچنان تا زمانی نامعلوم ادامه خواهد داد. از سوی دیگر، پس از بحران جهانی انرژی که منجر به از دست رفتن کشتی‌های حفاری و اکتشافی شد و با توجه به وجود تعهدات شرکت‌ها در جاهای دیگر، این شرکت‌ها منتظر «آرامش بازار اکتشاف» هستند. همین مشکل در حال حاضر در شرکت "توتال" وجود دارد. به گفته منابع در اداره نفت و سایر منابع در وزارت نیرو، تاخیر این شرکت در انجام تعهدات خود در آوردن بیل مکانیکی به دلیل طفره رفتن آن نیست، بلکه به دلیل ناتوانی در رزرو «کشتی حفاری» است در حالی که اولین تاریخ مورد انتظار برای رزرو آن نزدیکتر از پایان سال جاری میلادی نیست! با این حال، این منبع تصریح کرد که این شرکت فرانسوی تا آن مدت برای شروع فعالیت خود صبر نخواهد کرد و یک کشتی بررسی محیط زیست را برای کار در بلوک ۹ آورده است. این کشتی چند سال پیش یک بررسی زیست محیطی از بلوک شماره چهار انجام داده بود و تاریخ پیش‌بینی شده برای ورود آن به بیروت هفته دوم فوریه آینده است. با این حال، مطلقاً هیچ تضمینی وجود ندارد که توتال را مجبور به پایبندی به تعهدات خود کند، زیرا از یک سو مفاد توافق‌نامه لبنان با این شرکت اصلاح نشده است و از سوی دیگر، دولت لبنان فعالیت این شرکت را تا سال ۲۰۲۵ تمدید کرده است.

تسهیلات جاریست!

(طرح اعتبار ویژه)



ایجاد اعتبار و دریافت تسهیلات بر روی حساب جاری



سایت روزنامه اقتصاد سرآمد: Eghtesadsaramad.ir

سامانه پیام کوتاه روزنامه اقتصاد سرآمد: ۱۰۰۰۰۳۰