

گام جدید کشتیرانی جمهوری اسلامی برای حمایت از صادرات به روسیه

کریدور سرد بندر سالیانکا راه اندازی شد



اولین محموله صادراتی مرکبات ایران، در راستای برنامه های حمایتی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از صادرات کالاهای ایرانی به روسیه، از طریق بندر سالیانکا به مراکز مصرف این کشور ارسال شد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، با اتمام مراحل طراحی و ساخت کریدور سرد در بندر ایرانی سالیانکا که با سرمایه گذاری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران انجام گرفته است، امکان بازرسی، نمونه برداری، انجام آزمایشات جهت ترخیص گمرکی و انتقال کالاهای فاسد شدنی کانتینرهای یخچالی به کامیون های یخچال دار در فضای کاملاً بهداشتی و دمای کنترل شده تحت نظارت سازمان های بهداشت روسیه فراهم گردید.

این قابلیت در تمامی بنادر خزری روسیه، منحصراً به فرد بوده و با ظرفیت نگهداری ۴۰ کانتینسر یخچالی در منطقه گمرکی این بندر در کنار روش سنتی حمل زمینی، گامی تازه جهت توسعه صادرات ایران به روسیه ایجاد نموده است.

همچنین با پیگیری های مقامات استانداری مازندران و همکاری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، اولین محموله صادراتی شامل هشت دستگاه کانتینر یخچالی حاوی مرکبات استان مازندران که از بندر امیرآباد به مقصد آستراخان روسیه حمل گردیده بود، پس از انجام مراحل نظارت بهداشتی و تشریفات گمرکی و بارگیری در کامیون های یخچال دار، به مراکز عمده پخش در روسیه ارسال شد و محموله های بعدی نیز هم اکنون در حال حمل دریایی به روسیه هستند.

معاون سازمان توسعه تجارت:

هند برای فشار به ایران مسیر ترانزیتی را به پاکستان تغییر داد

معاون سازمان توسعه تجارت اظهار داشت: هند برای استفاده از ابزارهای خود و فشار بر ایران ترجیح داد که مسیر ترانزیت را خود به سمت پاکستان تغییر دهد، اما افزایش هزینه آن را هم پرداخت و برای هند هم به صرفه نبود. در حال حاضر هند دوباره به قرارداد برگشته و تمام این موضوعات بر طرف می شود.

به گزارش اقتصاد سرآمد، محمدصادق قنادزاده در جمع خبرنگاران پس بیان اینکه پروژه توسعه منطقه آزاد چابهار موضوع قرارداد دو دولت ایران و هند است، اظهار داشت: طبق قرارداد سرمایه گذاری هند در چابهار قرار بر این است که این کشور در بخش های کریدور شمال - جنوب در ایران سرمایه گذاری کند البته در مقطعی این سرمایه گذاری متوقف شد.

وی در پاسخ به سوال ایلنا درباره دلایل تعطیل هند در اجرای تعهدات خود در بندر چابهار و تاخیر در قرارداد بلندمدت گفت: تمام تقصیرهای متوجه طرف هندی نیست، هر چند که در تعهدات قراردادی خود تعلل کردند اما مشکلات داخلی هم وجود داشت و وزارت راه ایران باید اقداماتی را انجام می داد.

معاون سازمان توسعه تجارت تأکید کرد: در سه سفر اخیر و مذاکراتی انجام شد و قرار بر این است که هند به تعهدات خود در بندر چابهار برگردد و البته اقداماتی هم باید در ایران انجام شود.



گروه امنیت دریایی - توحید ورستان

- بحران دریای سرخ هر روز شدیدتر می شود و احتمالاً با تشدید حملات نیروی دریایی انصارالله به کشتی های مرتبط با اسرائیل و حمله های ایالات متحده و بریتانیا به آن، منجر به ایجاد تنش های جدیدی در زنجیره تأمین جهانی شود که از قبل نیز تحت فشار قرار گرفته است. این تنش ها به افزایش سریع قیمت نفت منجر شده و روند حمل و نقل را برای تعدادی از شرکت ها مانند تسلا که به دلیل مشکلات در زنجیره تأمین فعالیت های تولید خود را در آلمان به حالت تعلیق درآورد، پیچیده کرد. از همین روی، بحران دریای سرخ نگرانی هایی را در مورد کمبود کالا ایجاد کرده که در صورت تداوم ممکن است تورم جهانی را مجدداً شعله ور کند.

فلج شدن تجارت جهانی

به گزارش خبرنگار روزنامه دریایی سرآمد، حمله انصارالله یمن به کشتی های باری اسرائیل در بحبوحه تشدید درگیری های اعراب و اسرائیل آغاز وبزرگترین کشتی های حمل ونقل جهان تحت تأثیر درگیری در یکی از محبوب ترین مسیرهای حمل و نقل لجستیکی جهان شدند. همه این موارد، منجر به افزایش قابل توجه قیمت کالاهای اولیه، و قفلهای متعدد عرضه و کمبود کانتینر در مناطق پر تقاضای آسیا به دلیل افزایش مدت زمان تحویل چنین تجهیزاتی می شود. براساس گزارش های منتشر شده تا ۲۰ دسامبر، ۱۰۳ کشتی کانتینری به جای عبور معمول خود از کانال سوئز، سفر طولانی را در اطراف قاره آفریقا انجام داده اند، که نشان می دهد خطر حمله موشکی همچنان وجود دارد. این روند توسط بزرگترین شرکت حمل و نقل و لجستیک مرسک آغاز شد که با وجود «عملیات ائتلاف رفاه» که توسط آمریکایی ها برای محافظت از کشتی های باری در دریای سرخ راه اندازی شد، بنابراین این شرکت همچنان کشتی های خود را به اطراف دماغه امید خوب می فرستد. به گفته آنتونی بلینکن، وزیر امور خارجه آمریکا، این وضعیت در لجستیک جهانی بر منافع بیش از ۴۰ کشور در سراسر جهان تأثیر می گذارد. این مقام آمریکایی پنجمین سفر خود را به خاورمیانه از آغاز تشدید درگیری های اعراب و اسرائیل انجام می دهد، اما به جز تشدید بیشتر به نتیجه قابل توجهی دست پیدا نکرد. باید توجه داشت که وضعیت در دریای سرخ قبلاً متشنج بود و تعدادی از درگیری های آفریقایی در سودان، جیبوتی و سومالی وجود دارد که شهرزندان آن در دزدی دریایی و حمله به کشتی های تجاری غربی شرکت می کنند. همچنین، توقف فعالیت در بندر ایالات که در قسمت شمالی دریای سرخ واقع شده و کاهش شدیدی بار در بنادر اشدود و حیفا نقش مهمی در شکل گیری کاهش فعالیت کشتیرانی در تمامی

فلج شدن تجارت دریایی در بحبوحه تشدید درگیری ها با

اسرائیل؛ روزنامه دریایی سرآمد گزارش می دهد

اقتصاد جهان زیر تیغ حوثی ها

ابهام در راهبرد واشنگتن و ادامه نظارت انصارالله بر مسیر کشتی ها

و ریسک زنجیره تأمین تبدیل شود. پس از مهار اثرات اقتصادی بحران اوکراین در نتیجه حملات نیروی دریایی انصارالله به کشتی های مرتبط با اسرائیل، بحران در دریای سرخ نیز پدیدار شد، اما ایالات متحده و متحدانش مصمم هستند تا بحران را گسترش و حملات را تهدیدی برای کل آزادی ناوبری جهانی اعلام کنند. از همین روی، به نظر می رسد که تلاش های نظامی آن ها تنها به شعله ورتر کردن بحران کمک کرده است. کشتی های کانتینری مجبور شده اند مسیر خود را در سراسر آفریقا تغییر دهند که هزینه های حمل و نقل جهانی را افزایش می دهد و این امر تهدیدی برای دستاوردهای دولت بایدن در برابر تورم است، آن هم زمانی که کارزار انتخاباتی او آغاز می شود. همچنین در این شرایط، ایالات متحده

از دریای سرخ داشتند، قبلاً توسط نیروی دریایی یمن مورد اصابت چنین موشک هایی قرار گرفته اند. با توجه به این خطرات، بعید است آمریکایی ها وارد درگیری مستقیم با یمن شوند. رهبری سیاسی یمن قبلاً اعلام کرده بود که سیاست آنها علیه کشورهای ثالث نیست، فقط علیه اسرائیل بوده و اگر آمریکا می خواهد دریای سرخ را باز کند، نباید به یمن تجاوز کند بلکه سعی کند که اسرائیل به خشونت در نوار غزه پایان دهد. باید توجه داشت که کشتی ها بدون فعالیت مانده اند تا دریای سرخ باز شود یا هر روز که کشتی ها در آفریقا حرکت می کنند، قیمت کالاها از جمله نفت افزایش می یابد. ایالات متحده و متحدان اروپایی آن، بزرگترین شرکت های تجاری و تاجران نفت تحت فشار قرار گرفته اند و آنها خواستار احیای کشتی های تجاری در دریای سرخ هستند. البته

سواحل این آبراه داشت.

ابهام در راهبرد واشنگتن

در ۸ ژانویه ۲۰۲۴، در پاسخ به اقدامات انصارالله، غرب تصمیم بر ایجاد ائتلاف دریایی گرفت. با این وجود، انصارالله به نظارت بر مسیر کشتی ها ادامه خواهد داد. اگر پس از اطلاع رسانی، کشتی وارد بندر اسرائیل شود، در لیست سیاه قرار می گیرد و دفعه بعد که از سواحل یمن عبور می کند، مورد حمله قرار می گیرد. در ۵ ژانویه، انصارالله ائتلاف تحت رهبری ایالات متحده را تهدید کردند مبنی بر اینکه کشتی های آنها نیز در تیررس موشک های یمنی قرار خواهند گرفت. شاید عربستان بتواند واقعیت این تهدید را تأیید کند. مجتمع های تولید نفت سعودی علیرغم حفاظت از سامانه پدافند هوایی



و متحدانش میلیون ها دلار برای این موضوع باید خرج کنند. مبارزه با تورم که پس از پایان تعطیلی کرونا افزایش یافته بود، نشان دهنده یک هدف اقتصادی بزرگ برای دولت بایدن است. از همین روی هرگونه افزایش در این نرخ، آن هم در آستانه انتخابات می تواند منجر به شکست آن شود. در حالی که به نظر می رسد این کابوس پایان یافته است، بحران دریای سرخ تهدیدی برای براندازی تلاش های او در این زمینه و بازگشت به نقطه صفر با توجه به بحران زنجیره تأمین و به ویژه تورم است.

برودی مشخص می شود که آیا ایالات متحده در مورد یک عملیات نظامی تمام عیار علیه یمن تصمیم خواهد گرفت یا خود را تنها به حملات هوایی دقیق علیه اهداف انصارالله محدود خواهد کرد.

ترس از بازگشت تورم

ایده «نزدیک تر کردن تولید به خانه» ممکن است راه جلی ایده آل برای غرب در راستای محافظت در برابر خطرات ژئوپلیتیکی باشد، اما گفتن آسان تر از انجام آن است. در حال حاضر، آشفتگی خارجی می تواند به راحتی به تورم کوتاه مدت

آمریکایی پاتریوت، در جریان درگیری با یمن مورد اصابت قرار گرفت و سامانه های پاتریوت توسط موشک های یمنی منهدم شد. از همین روی، عربستان سعودی که پیش از این در درگیری با یمن آسیب دیده بود، از شرکت در ائتلاف آمریکایی که در آن نقش عملیات نظامی زمینی علیه یمن به آن محول شده، خودداری کرد. انصارالله برای حمله به کشتی های آمریکایی در دریای سرخ از موشک های ضد کشتی استفاده می کنند که با برد کوتاه تر، دقت و قدرت رزمی بیشتری دارند که ضربه زدن به هدف را تضمین می کند. چندین کشتی باری که سعی در عبور

بدون شرح...



فریباعزیزی - اقتصاد سرآمد

