

دریا

مقام روس:

بی ثباتی در دریای سرخ بر اهمیت کریدور بین‌المللی شمال-جنوب می‌افزاید

«آلکسی اورچوک» (Alexey Overchuk) معاون نخست وزیر روسیه با توجه به بی‌ثباتی بوجود آمده در دریای سرخ نسبت به هرچه برجسته‌تر شدن اهمیت راهبردی کریدور بین‌المللی شمال-جنوب به‌ویژه با موقعیت برتر ژئوپلتیک ایران در مسیر آن اشاره و تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمداز تاس روسیه، اورچوک در مصاحبه‌ای با هفته‌نامه روسی «اکسپرت» (Expert) گفت: اهمیت کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب با توجه به بی‌ثباتی فعلی در دریای سرخ، افزایش خواهد یافت.

وی گفت: تمرکز اصلی بر توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال جنوب است، این راه گذر کوتاه‌ترین مسیری است که از میان شماری از کشورهای دوست می‌گذرد، با توجه به آنچه در منطقه دریای سرخ دیده می‌شود، (کریدور) شمال-جنوب اهمیت جهانی پیدا خواهد کرد و کالاهای اروپا با شرایط مطلوب‌تری عرضه خواهند شد.

معاون نخست وزیر روسیه یادآور شد که روسیه در سال ۲۰۲۲ به همراه ایران و جمهوری‌های قزاقستان و ترکمنستان خدمات ریلی منظمی را با دسترسی به بنادر اقیانوس هند ارائه کردند، علاوه بر این مقدمات آغاز ساخت راه‌آهن رشت - آستارا در خاک ایران در حال انجام است.

به گزارش ایرنا، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب در سال ۲۰۰۱ به عنوان یک راه‌گذر تجاری جدید برای تقویت ارتباطات اقتصادی بین هند، آسیای مرکزی و اروپای شرقی تعریف شد.

مقام روس: بی‌ثباتی در دریای سرخ بر اهمیت کریدور بین‌المللی شمال جنوب می‌افزاید
گذرراه شمال جنوب با عبور از ایران مسیر ۱۶ هزار کیلومتری ترابری را به یک مسیر ۷ هزار کیلومتری جایگزین می‌سازد

کریدور بین‌المللی شمال جنوب مهم‌ترین مسیر تجارت بین آسیا و اروپا به‌شمار می‌رود که مسافت ۱۶ هزار کیلومتری حمل‌بار از طریق دریای سرخ و کانال سوئز به اروپا را با یک مسیر ۷ هزار کیلومتری جایگزین و در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه نیز تا ۳۰ درصد ارزان‌تر می‌کند.

این راه‌گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر را به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌سازد.

افزایش هزینه نفت کش‌ها به علت

بحران دریای سرخ

شبکه خبری بلومبرگ این هفته در گزارشی هشدار داد که به دلیل ادامه اختلال در حرکت کشتی‌ها و شناورها در کانال سوئز و دریای سرخ در پی حملات یمن، هزینه حمل‌سوخ‌ت از طریق دریا در برخی موارد به بیش از ۱۰۰ هزار دلار در روز افزایش یافته است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از راشاتودی، شبکه خبری بلومبرگ این هفته در گزارشی هشدار داد که به دلیل ادامه اختلال در حرکت کشتی‌ها و شناورها در کانال سوئز و دریای سرخ در پی حملات یمن، هزینه حمل‌سوخ‌ت از طریق دریا در برخی موارد به بیش از ۱۰۰ هزار دلار در روز افزایش یافته است.

بر اساس داده‌های بورس پالیتیک لندن، قیمت حمل و نقل نفت و فرآورده‌های پالایش‌شده از خاورمیانه به ژانین تنها در روز پنجشنبه ۳ درصد افزایش یافت و به ۱۰۱ هزار دلار در روز رسید که بالاترین هزینه برای این مسیر خاص از سال ۲۰۲۰ محسوب می‌شود.

همین روند برای کشتی‌های حامل سوخت از خاورمیانه به اروپا نیز مشاهده شده است. هزینه نفت کش در این مسیر بسته به اندازه کشتی بین ۹۷۰۰۰ تا ۱۱۷۰۰۰ دلار در روز افزایش یافته است.

بر اساس این گزارش، نیروهای یمن در اقدامی که نشان دهنده همبستگی آن‌ها با فلسطین است، چندین بار به کشتی‌هایی که برای اسرائیل منافع تجاری داشته است، در دریای سرخ حمله کرده‌اند.

علیرغم اینکه آمریکا و متحدانش یک گروه از نیروهای دریایی خود را برای محافظت از کشتی‌های خود به این منطقه اعزام کرده‌اند، بسیاری از شرکت‌های بابریی سفر از طریق این آبراه را متوقف کرده‌اند و در عوض سفر طولانی‌تر و گران‌تر را در اطراف دماغه امید نیک در آفریقا انجام می‌دهند.

بر اساس گزارش اخیر وال استریت ژورنال که با استناد به داده‌های شرکت مشاوره‌ای کشتیرانی دروری (Drewry) در لندن منتشر شده است، متوسط هزینه جهانی حمل و نقل یک کانتنر ۴۰ فوتی در هفته منتهی به ۱۸ ژانویه ۲۳ درصد افزایش یافت و به ۳۷۷۷ دلار رسید که بیش از دو برابر هزینه یک ماه قبل از آن است.

اکنون بسیاری از تحلیلگران هشدار می‌دهند که بحران کشتیرانی در دریای سرخ ممکن است افزایش تورم جهانی را نیز در پی داشته باشد.



می‌توانیم تاحد ممکن از این شرایط دور شویم.

روزنامه دریایی سرآمد: به نظر شما کانون‌های فساد مشخص هستند یا مساله کاملا مبهم و پنهان است؟

نیکو گفتار: این طور نیست. شرکت ما ترجیح می‌دهد به جای ورود به این بحث‌ها، به کل ماجرا ورود نکند و از مسیر سالم به فعالیت‌های خود ادامه دهد. در چنین صورتی، وضعیت کار خوب نخواهد بود و سفارش‌های زیادی دریافت نخواهیم کرد؛ اما سیاست ما بر دوری از این گونه مسائل است و سود کم را به مسائل دیگر ترجیح می‌دهیم.

روزنامه دریایی سرآمد: از این مباحث گذشته، وضعیت بازار کار الان چطور است؟ آیا شما در صف بار ایستاده‌اید یا بار در انتظار شما مانده است؟
نیکو گفتار: بخش فروش شرکت‌ها از صد تماس که داشته باشند، یکی قابل اجراست. مسائل و موانع بروکراسی و اداری از یک سو و کاهش واردات از دیگر سو، هم تعداد سفارش را کم کرده و هم اجرای سفارش را. این است که وضعیت بازار خوب نیست و اغلب شرکت‌ها با حداقل ظرفیت مشغول به کار هستند. در حقیقت، به نوعی خود را در بازار سرپا نگه داشته‌اند. به عبارت بهتر، وضعیت مطلوب نیست و بازار راکد و کند است. کاهش واردات و صادرات در چند ماه اخیر، به شدت حوزه حمل و نقل را دچار رکود کرده است و شرکت‌های بخش خصوصی دچار مشکل شده‌اند.

روزنامه دریایی سرآمد: برنامه‌های توسعه دریایی ایران بعد از پنجاه سال به نظر می‌رسد از سر گرفته شده‌اند و قرار است در بخش‌های گوناگون توسعه رخ دهد. قوانین و مصوبه‌های خوبی به این منظور تصویب شده‌اند. دورنمای نگاه شما در این باره چیست؟
نیکو گفتار: من بر این باورم که تا زیرساخت‌ها درست نشوند، قوانین تغییری ایجاد نمی‌کنند. وضع قانون آسان است اما اجرای آن سخت. برای مثال ما هنوز نتوانسته‌ایم راه‌آهنی که کریدور شمال جنوب را تکمیل کند، راه‌اندازی کنیم. هنوز ما از منابع این کریدور برخوردار نشده‌ایم. قانون و مصوبات برای آینده خوب هستند اما به شرطی که همین امروز را از دست ندهیم. کشورهای دیگر در حوزه کریدورها دارند ما را

نیکو گفتار: یک سری حرف‌ها را نمی‌شود گفت.

بررسی رابطه رقابت ناسالم و فساد در گفت و گوی

«روزنامه دریایی سرآمد» با یک فعال حوزه حمل و نقل دریایی؛

انحصار حمل و نقل دریایی بنیان رقابت ناسالم

تأثیر ساخت‌های حوزه دریا مهیا نشوند، قوانین
تغییری ایجاد نمی‌کنند

دور می‌زنند. تکمیل کریدور شمال-جنوب که یک امر حیاتی و بدیهی است و نیاز به مصوبه یا قانون جدید ندارد. زیرساخت‌ها اگر نباشند، مصوبه برای توسعه معنا نخواهد داشت. بارهای روسیه دارد توسط کشورهای همسایه از ما ربوده می‌شود و به رغم هزینه و مسافت بیشتر، ما را دور می‌زنند. این مساله روز است و همین امروز هم باید چاره شود. به دلیل نبود زیرساخت لازم، همین هند کشتی مستقیم برای بنادر روسیه گذاشته است و باری که باید از طریق ایران به روسیه برود را با هزینه و زمان بیشتر از مسیرهای دیگر می‌برد. بندر شهید بهشتی چابهار، چند سال است که درگیر سوءمدیریت‌هاست و چند سال است که هنوز کشتی نمی‌تواند در آن پهلو بگیرد. بندر شهید کلاتری چابهار چرا به اوج نمی‌رسد و تجهیز کامل نمی‌شود؟ این‌ها دیگر نیاز به مصوبه برای آینده و قانون جدید ندارند.

روزنامه دریایی سرآمد: به تازگی بحث «فقر مدیریت» در حوزه دریایی کشور داغ شده است و بسیاری از اندیشمندان حوزه دریایی به وجود فقر مدیریت در گستره اقتصاد دریا پایه و توسعه دریایی اشاره و تأکید دارند، نظر شما در این باره چیست؟

نیکو گفتار: مدیریت ما مشکل دارد. قوانین و مصوبه‌های گذشته هنوز اجرا نشده‌اند؛ مصوبه جدید برای چیست؟ البته اصل و ماهیت آینده‌نگرانه را نقض نمی‌کنم. می‌خواهم مخاطب اصل و اساس منظور مرا به خوبی درک کند. ماقوانین و مقررات و مصوباتی از گذشته دور داشته‌ایم که هنوز اجرایی نشده‌اند و این یعنی ضعف مدیریت نه ضعف قانون یا مصوبه. توسعه سواحل مکران چند سال است که مورد بحث و تأکید و قانون و مصوبه و سازمان و ساختار است؟ در این همه سال، میزان توسعه چقدر بوده است؟ آیا ضعف مصوبه و قانون باعث عدم توسعه است یا ضعف مدیریت؟

جاده ابریشم که قرن‌ها در اختیار ایران بوده اکنون دارد می‌رود به گرجستان و ترکمنستان و آذربایجان و به طور کلی، دارند ما را از کریدور جهانی خارج می‌کنند. به هر حال، در دنیای رقابت اگر نتوانی رقبا را کنار بزنی، مجبور به حذف هستی. پاکستان از طریق افغانستان در حال احداث ریل برای کریدور شمال است. کاری که ما باید در چابهار می‌کردیم، نکردیم تا گوادر پاکستان جایگزین آن شود و میدان رقابت را از ما بگیرد. بندر ام القصر عراق دارد جایگزین بنادر ما می‌شود.

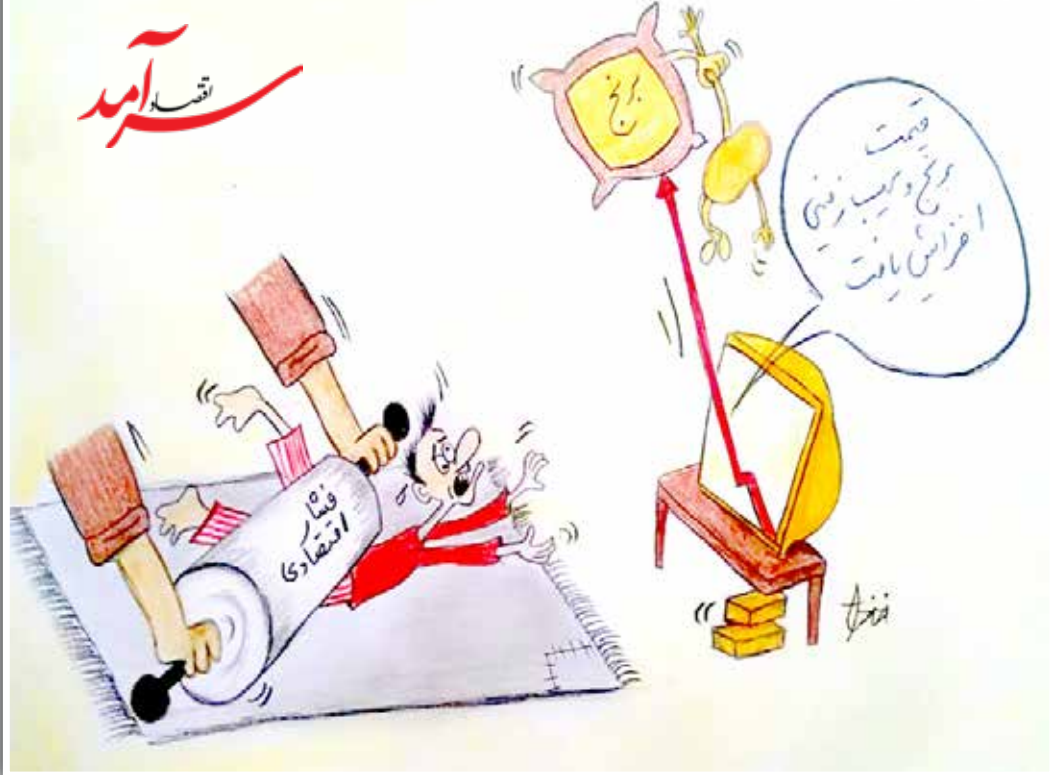
بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد