

«روزنامه دریایی سر آمد» کارنامه عملکرد بنادر خزر را بررسی کرد؛

سقوط آزاد عملکرد حمل و نقل در بنادر شمالی ایران

فرصت‌های از دست رفته در بنادر کاسپین کدامند؟

گروه ترانزیت – امید عباسی – آمارهای رسمی منتشرشده از سوی سازمان بنادر نشان می‌دهد که بنادر شمالی ایران در سال۲۰۲۴ با کاهش ۳۳ درصدی در آمار عملکرد کانتینری خود نسبت به سال ۲۰۲۳ مواجه شدند. براساس این آمار، در سال ۲۰۲۴ عملیات بندر امیرآباد ۸۹۴۷ تنی،ای.یو.با ۲۶ درصد کاهش، عملکرد بندر انزلی ۵۱۶۲ تنی،ای.یو.با ۳۲ درصد کاهش، عملکرد بندر نوشهر ۱۴۸ تنی،ای.یو، عملکرد بندر آستارا صفر، عملکرد بندر فریدون‌کنار هم صفر بوده است و در مجموع کل عملکرد بنادر شمالی کشور ۴۰۲۵۷ تنی،ای.یو.بوده که ۳۳ درصد کاهش را نشان می‌دهد.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، بنادر شمالی ایران، به‌ویژه انزلی، نوشهر، امیرآباد و آستارا، به‌دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود در حاشیه دریای کاسپین، پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به مراکز مهم تجاری و ترانزیتی در منطقه دارند. با این حال، این بنادر با وجود توانایی‌های بالقوه خود، هنوز نتوانسته‌اند به بهره‌وری کامل دست یابند و درصد قابل توجهی از ظرفیت‌های عملیاتی آن‌ها بلااستفاده مانده



آنان می‌سازد) و به موازات آن بی توجهی گسترده نسبت به اهمیت حمل و نقل کانتینری برای جابه‌جایی محمولات وارداتی و صادراتی و ترانزیتی بوده است. در بنادر شمالی کشور روند تخصیص کشتی برای حمل و نقل محمولات کانتینری به کندی و با تاخیر صورت می‌گیرد به‌طوری‌که صاحبان کالاهای داخلی و خارجی از حمل و نقل کانتینری از طریق بنادر شمالی کشور منصرف شده و مسیرهای زمینی مانند مرز سرخس، مرز اینچه‌برون و مرز ریلی آستارا را جایگزین می‌کنند یا اساساً عبور از خاک ایران را با استفاده از مسیرهای دیگر متغی می‌دانند.

یکی از محدودیت‌های حمل و نقل دریایی بنادر شمالی دریای خزر، کمبود کشتی و ضعف در تجهیزات لجستیکی و زیرساخت‌های بندری است. فقدان زیرساخت‌های لازم- اعم از فنی و تجهیزاتی در بخش توسعه حمل و نقل دریایی در بنادر شمالی کشور- موجب شده تجار روسی حمل و نقل در خطوط دیگر دریای خزر را به بنادر ایران ترجیح دهند.

در این میان چالش انباشت طولانی مدت کالاهای صادراتی در انبارها و معطلی کشتی‌های ایرانی در تخلیه و بارگیری موجب انباشت کالاهای صادراتی در بنادر شمالی شده است. این درحالی است که از سوی دیگر به گفته فعالان این حوزه، کشتی‌های روسی و دیگر کشورهای اخیراً تنها بار خود را در بنادر ایران تخلیه می‌کنند و در بازگشت حاضر به بارگیری کالاهای صادراتی ایران نمی‌شوند و در نتیجه این موضوع فعالیت کشتی‌های ایرانی در بنادر شمالی را با مشکل مواجه کرده است.

سایه تجارت روسیه و هند در خزر

در حال حاضر، روسیه تقریباً عبور محمولات کانتینری خود از سواحل غربی هندوستان از طریق کریدور شمال- جنوب به سمت بنادر روسی حوزه خزر را متوقف کرده و عمدتاً با استفاده از ظرفیت تقویت‌شده خط کشتیرانی فسکو

بزرگ خارجی به جای ورود به بنادر ایران به بنادر کشورهای دیگر حاشیه خلیج فارس بروند و کالاهای متعلق به ایران را در این بنادر تخلیه کنند که این موضوع هزینه‌های زیادی به ایران تحمیل کرده است. کشتیرانی برای حمل و نقل به ادوات خاصی نیاز دارد که عموماً بین‌المللی است. یکی از این ادوات بیمه‌ها هستند؛ بیمه‌ها یکی از عوامل اصلی و مهم تجارت دریایی است و به‌خاطر تحریم کشتیرانی از طرف بیمه‌های بزرگ کشتی‌های ما عملاً به ۹۰ درصد دنیا نمی‌توانستند رفت و آمد کنند. کشتیرانی جمهوری اسلامی پیش از تحریم‌ها سهم مناسبی از بازارهای بین‌المللی داشت و سهم قابل توجهی از خط کانتینری را داشتیم که به‌دلیل تحریم‌ها از بین رفت.

توسعه خطوط کشتیرانی به آفریقا

سرپرست اداره کل آفریقای سازمان توسعه تجارت نیز گفت: برای این‌که خطوط کشتیرانی بین ایران و غرب و جنوب آفریقا برقرار شود، قرار شده طی مصوبه ستاد آفریقا که معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ کرده است، سازوکاری به کار گرفته شود تا خطوط کشتیرانی ایران و آفریقا توسعه یابند. محمدرضا صفری، سرپرست اداره کل آفریقای سازمان توسعه تجارت از لزوم توسعه زیرساخت‌های کشتیرانی میان ایران و آفریقا گفت و توضیح داد: اکنون خطوط کشتیرانی بین ایران و شرق و شمال آفریقا برقرار است و کشتی‌های ایرانی به بنادر تانزانیا، کنیا و لیبی می‌رود و این کشتی‌ها هر ماه یا هر دو ماه یک‌بار به تناسب بارگیری کشتی و هماهنگی‌های لجستیکی به شمال و شرق آفریقا حرکت می‌کنند. همچنین برای این‌که خطوط کشتیرانی بین ایران و غرب و جنوب آفریقا برقرار شود، قرار شده طی مصوبه ستاد آفریقا که معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ کرده، سازوکاری به کار گرفته شود تا خطوط کشتیرانی ایران و آفریقا توسعه یابد ضمن این‌که ناوگان کشتیرانی ایران نیز نیاز به نوسازی دارد. این مقام مسئول در سازمان توسعه تجارت افزود: کشورهای

گروه کشتیرانی – هرچند کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هنوز هم مانند بسیاری از سال‌های گذشته درگیر تحریم‌های غیرقانونی است، اما شاهد گسترش خطوط کشتیرانی کشور در سال ۱۴۰۳ بودیم. توسعه روابط اقتصادی و تجاری با کشورهای قاره آفریقا یکی از برنامه‌هایی است که به‌صورت جدی در دستور کار دولت‌های مختلف ایران قرار گرفته است. در راستای اجرای شدن این سیاست نیز شاهد گسترش و توسعه خطوط کشتیرانی کشور به بخش‌های مختلف قاره آفریقا هستیم.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، ابردهشت‌ماه سال جاری بود که مسئولان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کردند که خطوط منظم کشتیرانی به شرق و شمال آفریقا در حال فعالیت مستمر هستند و ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز همسو با سیاست‌های کلی کشور برای توسعه تجارت با کشورهای آفریقایی، آماده توسعه خطوط و ناوگان حمل بار صادراتی به مقصد کشورهای آفریقایی است.

براساس این گزارش، در شرق به‌ویژه کشورهای کنیا، تانزانیا و زنگبار خطوط مستقیم هم‌اکنون در حال خدمات‌رسانی به بازرگانان هستند؛ ضمن این‌که در شمال نیز به بنادر کشورهای لیبی، مراکش و الجزایر خطوط مستقیم فعال هستند. در غرب آفریقا به سبب حجم کمتر بار از فیدرهای بین‌المللی برای رساندن بار استفاده می‌کردند. با گذشت چندماه، اما آنطور که مسئولان سازمان توسعه تجارت اعلام کرده‌اند، شاهد توسعه خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به کشورهای غرب و جنوب غرب آفریقا نیز هستیم.

حمل و نقل دریایی نقشی بسیار مهم در تسهیل تجارت بین‌المللی و سیستم‌های اقتصادی جهانی ایفا می‌کند. یکی از بخش‌های اقتصادی که تأثیر زیادی از اعمال تحریم‌ها پذیرفت، حمل و نقل دریایی بود که به‌واسطه پشتیبانی حداکثری از تجارت خارجی شامل صادرات و واردات روی سایر بخش‌ها نیز تأثیر می‌گذارد. تحریم‌ها موجب شد خطوط کشتیرانی



سه‌شنبه- ۲۸ اسفند ۱۴۰۳- سال هشتم- شماره ۲۱۶۷

ترانزیت دریا ۷

این است که تقریباً از دوسال گذشته که روسیه فعالیت شرکت کشتیرانی فسکو را دولتی اعلام و عملیات کانتینری از مبدا هندوستان به مقصد نورووسیسک و بالعکس را مدیریت کرد، همان مقدار انسداد که عملیات کانتینسری مربوط به ترانزیت دریای خزر را به دلیل نرخ بالای عبور کالا از فضای سرزمینی کشورمان و همچنین مدت زمان بیشتر ترانزیت از مسیر ایران نسبت به مسیر جدید هند-روسیه، را از دست داده‌ایم. تقریباً می‌توان گفت به کم‌ترین میزان انتقال کالای کانتینری ترانزیتی تنزل پیدا کرده است.

پل مه تأکید کرد: در حوزه صادرات هم در نتیجه دلایل متعددی که وجود دارد، حمل کالا به شیوه کانتینری در دریای خزر کاهش پیدا کرده است. وی افزود: از سوی دیگر، مشکل حمل کالاهای ایرانی حوزه خزر توسط شناورهای ایرانی از دیگر معضلات است. متأسفانه در حال حاضر کالاهایی را که از قزاقستان و روسیه خریداری می‌کنیم، تأمین‌کننده کالا، تأمین وسیله حمل را برعهده می‌گیرد در نتیجه حمل کالا از طریق کشتی‌هایی که با پرچم و ملیت قزاق و روسیه یا سایر کشورهاست، انجام می‌شود.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ادامه داد: در نتیجه حمل کالاهای وارداتی با ناوگان سایر کشورها باعث می‌شود که عملیات کشتی‌های ایرانی به حداقل ممکن تنزل پیدا کند. از سوی دیگر، دولت روسیه فروش غلات به ایران را فعلاً لغو کرده است. همه این موضوعات باعث می‌شود علی‌رغم این‌که تعداد ناوگان تحت پرچم کشورمان در خزر افزایش پیدا کرده، بیش از پیش میزان حجم فعالیتش در دریای شمال که در سال جاری داشت، به نسبت سال گذشته تنزل پیدا کند.

پل مه همچنین درباره وضعیت فعالیت بندری در بخش قله گفت: در بحث فله یکی از مشکلات متوجه سیاست‌گذاری‌های مرتبط با این حوزه است. در حال حاضر، بیشترین حجم خرید و واردات فله با مدیریت بخش خصوصی و بخش دولتی عمدتاً از طریق کشورهای آمریکای جنوبی است یا این‌که از بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس وارد ایران می‌شود. وی در پایان تصریح کرد: در عملیات ترانزیت محصولات کشاورزی طی چندسال گذشته غفلت‌هایی داشتیم و این عوامل باعث شده حجم انتقال و مدیریت لجستیکی ترانزیت یا سوآپ غلات را از دست بدهیم.

«روزنامه دریایی سر آمد» از توسعه حمل و نقل دریایی کشور گزارش می‌دهد

گسترش خطوط کشتیرانی ایران به آفریقا

قاره آفریقا تبدیل به قطب جدید کشتیرانی جهان می‌شود؟



تصمیمات جدید مهم برای توسعه مناسبات تجاری با آفریقا مقرر شد خط کشتیرانی به غرب آفریقا که یکی از کمبودهای حوزه زیرساخت و لجستیک است، برقرار شود. همچنین تعداد مراکز تجاری توسعه پیدا کند و مراکز جدید ایجاد شود. معاون وزیر صمت تصریح کرد: بانک مرکزی تلاش دارد کانال نقل و انتقال مالی برقرار شود که یکی از زیرساخت‌های مهم برای توسعه تجارت است. وی افزود: نهاد مالی از جمله صندوق توسعه ملی ابراز آمادگی کرد که مقادیر قابل توجهی در قالب خطوط فائنانس جهت خرید کالاهای ایرانی برای کشورهای آفریقایی اختصاص بدهد. رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران بیان کرد: شرکت‌های مختلف ایرانی در حوزه‌های صنعتی، نفتی و پتروشیمی، فلزی، معدنی و کشاورزی اعلام آمادگی کردند، بتوانند پروژه‌های خود در کشورهای آفریقایی را آغاز و همکاری‌های خود را توسعه دهند. همچنین از ستاد آفریقا این اجازه گرفته شده است که خرید کالاهای آفریقایی

