

دریاپایه ۳ بندار

مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم: قشم می‌تواند الگوی ملی توسعه اقتصاد دریامحور شود



مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم تأکید کرد: جزیره قشم با ظرفیت‌های منحصربه‌فرد ژئوگونومیک، صنعتی و تجاری می‌تواند به الگوی ملی توسعه در بخش‌های تولید، انرژی، لجستیک، تجارت و اقتصاد دریامحور تبدیل شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هادی شیرزاد در دیدار با عزت‌الله اکبری نالاریشتی، رئیس دبیرخانه مشترک سه اتاق اقتصادی کشور (اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، اتاق اصناف ایران و اتاق تعاون ایران)، قشم را یکی از مهم‌ترین سکوی‌های رشد اقتصادی کشور دانست و اظهار کرد: این جزیره باید در قالب یک برنامه جامع توسعه‌ای، به صورت یکپارچه و هم‌افسزا در محورهای تولید، صنعت، شیلات، گردشگری، انرژی و تجارت پیش برود.

وی توسعه حوزه انرژی، نفت، گاز و پتروشیمی را رکن اصلی جهش اقتصادی قشم دانست و افزود: ایجاد زنجیره‌های ارزش در صنایع نفت و گاز، توسعه صنایع پایین‌دستی و پتروشیمی و ارتقای ظرفیت سوخت‌رسانی دریایی از برنامه‌های کلیدی این شرکت در حوزه انرژی است.

شیرزاد همچنین با اشاره به موقعیت ممتاز اقلیمی قشم، از توسعه انرژی‌های خورشیدی و تجدیدپذیر به عنوان مزیت رقابتی جزیره یاد کرد و گفت: جذب سرمایه‌گذار در پروژه‌های انرژی پاک، همسو با اهداف ملی در حوزه کاهش آلایندگی و توسعه پایدار پیگیری می‌شود.

به گفته مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه قشم، در این نشست اقتصاد سلامت و گردشگری سلامت نیز به عنوان یکی از محورهای تازه توسعه‌ای جزیره مورد بررسی قرار گرفت و برنامه‌ریزی‌هایی برای ایجاد مراکز درمانی تخصصی، کلینیک‌های پیشرفته و جذب سرمایه‌گذار در حوزه توریسم درمانی انجام شد.

به گزارش اسپسنا به نقل از روابط عمومی سازمان منطقه آزاد قشم در روز دوشنبه ۱۴ اردیبهشت، وی هدف از این برنامه‌ها را تنوع‌بخشی به اقتصاد جزیره و تبدیل قشم به قطب چندوجهی اقتصادی کشور عنوان کرد که بتواند نقش مؤثری در تحقق سیاست‌های کلان توسعه مناطق آزاد داشته باشد.

بیش از ۱۵ هزار تن محصولات کشاورزی از بندار آبادان صادر شد



مدیر جهاد کشاورزی آبادان گفت: سال گذشته ۱۵ هزار و ۵۹۹ تن محصولات کشاورزی تحت نظارت کارشناسان قرنطینه نباتی از بندار آبادان، اروندکنار و چوبنده و باربری هوایی به خارج کشور صادر شده‌است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ناجی شهبازاده به ایرنا اظهار کرد: این محصولات توسط کارشناسان قرنطینه و تعیین ماهیت مورد بررسی دقیق قرار گرفته و پس از تایید نبود آفات و بیماری‌ها و تعیین دقیق ماهیت مطابق با اظهارنامه و صدور ۱۰۸ گواهی بهداشت، این میزان محصول برای صادرات به کشورهای هدف ارسال شد.

وی افزود: انواع خرما، خشکبار، پیاز، کاه، بامیه و حبوبات از جمله محصولاتی هستند که از آبادان در سال گذشته به کشورهای کویت، امارات و قطر صادر شده‌اند.

مدیر جهاد کشاورزی آبادان گفت: نظارت بر بهداشت محصولات کشاورزی در مبدا و تاکید بر رعایت استانداردهای بهداشتی و کیفیت محصولات در فرآیند صادرات، نقش اساسی در حفظ اعتبار تجاری ایران در بازارهای بین‌المللی ایفا می‌کند. وی افزود: آبادان دارای سه بندر آبادان، اروندکنار و چوبنده است. همچنین آبادان بیش از ۱۲ هزار هکتار زمین کشاورزی و بیش از ۲ میلیون اصله نخل خرما دارد.



امروز، پروژه خط لوله گاز قطر از طریق سوریه و ترکیه به اروپا بار دیگر مورد بحث قرار گرفته است. وزیر انرژی و منابع طبیعی و وزیر امور خارجه ترکیه مرتباً این موضوع را با همتایان خود از قطر، سوریه و اتحادیه اروپا مورد بحث قرار می‌دهند. طول خط لوله گاز قطر ۴۰۰۰ کیلومتر خواهد بود که از سرزمین‌های کشورهای غرب آسیا و مستعد درگیری عبور می‌کند. علاوه بر این، از نظر هزینه این پروژه نسبتاً پرهزینه و بیش از ۲۰ میلیارد دلار است و اجرای آن مدتی طول می‌کشد. وضعیت عراق نیز مشابه است، زیرا بنادر جنوبی آن در بصره بسته هستند و پروژه خط لوله نفت به اردن سال‌هاست که مورد بحث قرار گرفته، اما به دلیل خطرات سیاسی و هزینه‌های بالا، اجرا نشده است. اخیراً نیز به دلیل این بحران، ترکیه گزینه خود را برای دور زدن تنگه هرمز برای تجارت نفت و گاز توسعه داده است. این جایگزین شامل پنج مسیر ترکیبی دریایی و زمینی مختلف است که شامل کریدورهایی از طریق سوریه و عراق، کانال سوئز و دریای سرخ و همچنین عمان و مایغه امید نیک در آفریقااست. با این حال، گزینه ترکیه هزینه حامل‌ها را افزایش می‌دهد و مسیر را ۱۰ تا ۱۵ روز طولانی‌تر می‌کند.

مسیرهای جایگزین محدود

یک تحلیل اولیه نشان می‌دهد که حداکثر ظرفیت کل توان عملیاتی تمام خطوط لوله نفتی جایگزین فوق‌الذکر ۱۱.۴ میلیون بشکه در روز است، در مقابل حجم واقعی نفت عبوری از تنگه هرمز از ۲۰ میلیون بشکه در روز فراتر رفته است. همچنین، بندار دریای سرخ (بنیع) و خلیج عمان (فجیره، جاسک) و همچنین خود نفتکش‌ها، در هنگام درگیری می‌توانند در معرض حملات هوایی پهبادی قرار گیرند. علاوه بر این، تغییر کامل به مسیرهای جایگزین نیاز به زمان و تحولات زیرساختی دارد. خط لوله جایگزین برای تأمین نفت احتمالاً وضعیت را فقط برای عربستان سعودی و امارات متحده عربی کاهش دهد، اما بعید است که در صورت ادامه محاصره تنگه هرمز، تأثیر قابل توجهی بر بازارهای جهانی داشته باشد. در واقع، اقتصاد جهانی گروگان‌اقدامات تهاجمی ایالات متحده و اسرائیل شده است. در نتیجه، این مشکل باید به طور سیستماتیک و متوازن مورد بررسی قرار گیرد. ایده‌های ساخت آبراه‌های راهبردی جدید و کریدورهای خط لوله برای ترانزیت نفت و گاز قطعاً جالب هستند. اما آن‌ها نه تنها پرهزینه هستند، بلکه زمان زیادی نیز می‌برند. علاوه بر این، هر جایگزین دیگری برای کریدور انرژی هرمز می‌تواند در نهایت به سرنوشتی مشابه تنگه هرمز دچار شود، زیرا درگیری‌ها اغلب بر سر نفت و گاز رخ می‌دهند، زیرا نفت همیشه به عنوان یک عامل ژئوپلیتیکی عمل می‌کند.

است. با این حال، به دلیل تحریم‌ها و سایر محدودیت‌ها، ظرفیت واقعی آن فعلاً پایین است.

محدودیت صادرات LNG

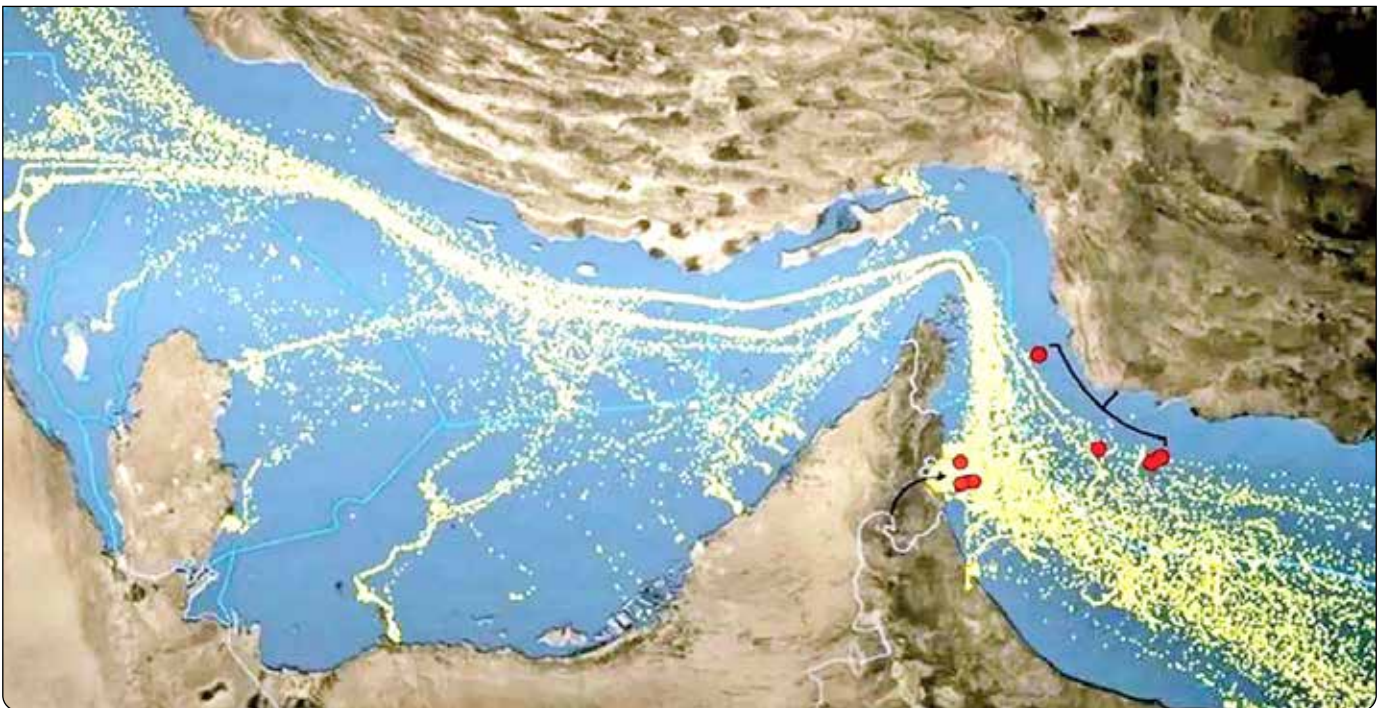
اگر حداقل مسیرهای جایگزینی برای صادرات نفت از منطقه وجود داشته باشد؛ برای LNG عملاً چنین گزینه‌هایی وجود ندارد. بزرگترین صادرکننده LNG، قطر، کاملاً به تنگه هرمز وابسته است. در سال ۲۰۰۰، قطر یک پروژه خط لوله گاز از طریق خاک عربستان سعودی، اردن، سوریه و ترکیه به اروپا پیشنهاد داد. اما به دلیل هزینه بالا و مخالفت‌های ژئوپلیتیکی دولت اسد در سوریه، این ایده متوقف شد و حتی به تشدید درگیری‌های داخلی در سوریه نیز کمک کرد. پس از تغییر حاکمیت در دمشق و واقعیت‌های ژئوپلیتیکی جدید در خلیج فارس، خط لوله گاز قطر از طریق ترکیه به اتحادیه اروپا بار دیگر به موضوع سیاست واقع‌گرایانه تبدیل شده است. ظرفیت پیش‌بینی شده صادرات گاز خط لوله از قطر به اروپا می‌تواند با حجم عرضه گاز روسیه با ۱۰۰ میلیون متر مکعب در روز رقابت کند، اگرچه هزینه هر متر مکعب بیشتر از گاز روسیه (۱۲ دلار در مقابل ۵ دلار) خواهد بود. پیش از این، روزانه ۴۰ میلیون متر مکعب گاز طبیعی مایع (LNG) از طریق تنگه هرمز به اتحادیه اروپا می‌رسید.

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

ارزیابی واقعیت مسیرهای جایگزین هرمز

سراسرآمد - گروه دریامحور - رضا رضایی - بیش از ۲۰ درصد از تجارت دریایی نفت جهان و ۳۰ درصد از گاز طبیعی مایع (LNG) از تنگه هرمز عبور می‌کند. این تنگه که به شکل یک گلوگاه است، در باریک‌ترین نقطه خود تنها ۳۳ کیلومتر عرض دارد. انسداد آن به یک چالش جدی برای بازارهای انرژی تبدیل شده که منجر به کاهش شدید صادرات نفت و گاز از خاورمیانه و افزایش قابل توجه قیمت جهانی انرژی شده است. این وضعیت به دلیل حمله ائتلاف آمریکا و اسرائیل به ایران آغاز شد. این جنگ تهران را مجبور کرد برای فشار بر ایالات متحده و نظم جهانی به مسدود کردن تنگه هرمز متوسل شود. در مقابل، نیروی دریایی ایالات متحده نیز با هدف اعمال فشار اقتصادی بر ایران، تنگه هرمز را مسدود کرد. در این راستا، پیت هگرتز، وزیر جنگ ایالات متحده، اعلام کرد: «هیچ کالایی وارد و خارج نمی‌شود.» با این حال، از سال ۱۹۷۹، ایران خود را با تحریم‌های سنگین وفق داده است.

براساس گزارش اقتصادسراسرآمد، نئو ژورنال در این باره آورده است: مشکل اصلی تنگه هرمز، نبود یک جایگزین تمام‌عیار است. به عنوان مثال، کشتی‌های تجاری می‌توانند با دور زدن آفریقا، کانال سوئز را حذف کنند، اما تنها یک خروجی دریایی از خلیج فارس وجود دارد. با این وجود، بحران ناشی از جنگ در منطقه، صادرکنندگان را مجبور به جستجوی مسیرهای جایگزین به ویژه مسیرهای زمینی به جای آب‌های آزاد می‌کند. با توجه به استفاده اندک از چنین مسیرهایی، نمی‌توان چنین جایگزینی برای تنگه هرمز را به همان اندازه ارزشمند دانست. اما با توجه به شرایط فعلی، همه گزینه‌ها روی میز است. استفاده از سیستم‌های خط لوله ذخیره (خطوط لوله نفت)، بندار جایگزین در منطقه (عربستان سعودی، امارات متحده عربی، عراق و ایران) و



یک کارشناس ارشد بازارهای جهانی:

ظرفیت بندر چابهار برای جایگزینی مسیر تجاری در جنوب



نیز خیلی از این محموله‌ها مسیرشان به سمت چین تغییر کرد و به خلیج فارس و دریای عمان نرفتند. کشتی‌های کنسانتره وارداتی بحرین جهت شرکت بحرین استیل از برزیل می‌آمد که مربوط به دو شرکت انگولا آمریکن (شرکت انگلیسی فعال در برزیل) و سی اس ان (شرکت پرتغالی فعال در برزیل) می‌شود. این محموله‌ها هم به بحرین رسید و کنسانتره‌ها به سمت چین تغییر مسیر داد و خسارت زیادی از نظر تأمین مواد اولیه مورد نیاز تولید آلومینیوم و فولاد برای کشورهای حاشیه خلیج فارس ایجاد کرد.

جعفری طهرانی اضافه کرد: در مورد ایران هم طبیعتاً همین اتفاق صورت گرفته است. غیر از کشتی‌هایی که قبل از جنگ آمده و در نوبت پهلوگیری بودند اکثر کشتی‌ها در لنگرگاه ایستادند و در مدت کوتاهی که تنگه باز شد این

صادراتی به هندوستان و چین دارد که این دو کشور هم رابطه خوبی با ایران دارند.

این کارشناس ارشد بازارهای جهانی با اشاره به برخی چالش‌های پیش آمده در تولیدات کشورهای منطقه و ایران در جریان جنگ اخیر تصریح کرد: اتفاقاتی که در رابطه با جنگ رخ داد باعث شد که صنعت آلومینیوم کشورهای حاشیه خلیج فارس توسط ایران هدف قرار بگیرد که بر روی تولید آلومینیوم کشورهای اثر گذاشت، چرا که یک پنجم آلومینیوم دنیا توسط کشورهای حاشیه خلیج فارس به ویژه امارات و بحرین تولید می‌شود. همچنین واردات مواد اولیه آلومینیوم مثل آلومینا محدود و متوقف شد و حتی این کارخانه‌ها مشکل تأمین خوراک پیدا کردند. او افزود: در مورد محموله‌های کنسانتره سنگ آهن که دو کشور عمان و بحرین از محل واردات آنها تولید گندله دارند

یک کارشناس ارشد بازارهای جهانی عنوان کرد که در شرایط فعلی به دلیل محاصره در جنوب می‌توان از ظرفیت‌های موجود در بندر چابهار، بندار شمالی و مسیرهای ریلی به کشورهای آسیای میانه برای تجارت کالا استفاده کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کیوان جعفری طهرانی به ایسنا، اظهار کرد: مسدودی تنگه هرمز تأثیر زیادی بر کشتی‌های قله بر گذاشته است. در رابطه با کشتی‌های غلات موضوع این است که قبلاً واردات این کشتی‌ها به بندر امام خمینی انجام می‌شد که الان عمدتاً از بندر چابهار صورت می‌گیرد. محموله‌های صادراتی هم به صورت اندک در بندر عباس در حال بارگیری هستند که مربوط به کشتی‌های ایرانی و برخی کشتی‌های چینی می‌شود، اما من دقیقاً نمی‌دانم آیا این کشتی‌ها می‌توانند از مسیر مسدودی آمریکا عبور کنند یا خیر اما شاهد بارگیری آنها هستیم.

او با تأکید بر اینکه ظرفیت صادرات ایران از بندر چابهار در شرایط محاصره فعلی وجود دارد ادامه داد: آمریکا در دریای عمان قرار گرفته و در محدوده بندر صحار از طرف عمان تا نقطه مقابل در ساحل ایران در نزدیکی میناب، عرض این نقطه یعنی دهانه این فاصله از ساحل عمان تا ایران ۲۸۰ مایل دریایی است. در حالی که تنگه هرمز ۲۲ مایل دریایی است که ایران کنترل آن را دارد اما آمریکا ۲۸۰ مایل را تحت کنترل دارد. خوشبختانه بندر چابهار بیرون از این محدوده قرار داشته و ظرفیت صادرات و واردات در آن وجود دارد. البته بندر چابهار از طریق هوایی ۷۵ کیلومتر تا بندر گوادر پاکستان فاصله دارد و پاکستان نیز اخیراً اجازه گذر محموله‌های کانتینبری وارداتی به ایران از طریق تخلیه در بندار پاکستان و حمل از مرز زمینی را داده است.

جعفری طهرانی افزود: جالب است با وجود آنکه بندر چابهار در نقطه مسدودی آمریکا نیست، اما برخی از صاحبان کشتی علاقه‌ای ندارند که فعلاً به دلیل بلاتکلیفی از آنجا عبور کنند و برای بارگیری اقدام کنند. اما باز هم معتقدم که بندر چابهار پتانسیل خوبی برای محموله‌های