

حمل و نقل ۳

اخبار

بخش خصوصی؛ خط‌شکنان گمنام تنگه هرمز

بار سنگین محاصره بر دوش شناورهای کوچک

در تحلیل ساختار تجارت فرامرزی و پافاند اقتصادی کشورها تمرکز غالب معمولاً بر ناوگان‌های بزرگ تجاری و شرکت‌های دولتی معطوف است.

با این حال بازخوانی تاریخ اقتصادی ایران در طول دوران جنگ هشت‌ساله و تطبیق آن با تنش‌های نظامی و محاصره‌های دریایی اخیر توسط آمریکا، واقعیت متفاوتی را پیش روی کارشناسان حوزه حمل‌ونقل قرار می‌دهد.

امروز که مدیریت تنگه هرمز و حفظ امنیت شریان‌های دریانوردی در حساس‌ترین نقطه تاریخی خود قرار گرفته و تحرکات نظامی دشمن جهت مسدودسازی متقابل مبادلات دریایی تشدید شده است، شرکت‌های بزرگ کشتیرانی نظیر ایریسل (IRISL) به دلیل رصد هوشمند بین‌المللی، ثبت در سامانه‌های جهانی و ابعاد غول‌پیکر شناورها پایشان عملاً به هدف اصلی ردیابی و تحریم‌های همه‌جانبه بدل شده و توان حرکتی آن‌ها محدود گردیده است.

در این معرکه باز هم این ناوگان خرد و شرکت‌های کوچک‌مقیاس بخش خصوصی هستند که بار اصلی نگره‌داشتن شریان‌های مبادلاتی کشور را بر دوش می‌کشند.

تجربه تحمیل فشارهای حداکثری و شرایط بحرانی جنگی ثابت کرده است که خطوط موزی و حمل‌ونقل مویرگی دریایی، قابلیت‌مانسور و انعطاف‌پذیری فوق‌العاده‌ای در مواجهه با محاصره‌های دریایی و مسدودسازی‌های تجاری دارند.

شناورهای کوچک خصوصی می‌توانند از مسیرهای فرعی، بنادر محلی و پروتکل‌های ناوبری بومی استفاده کرده و زنجیره تأمین کالا را زنده نگه دارند؛ امری که برای غول‌های حمل‌ونقل کانتینرسی و نفتی ناممکن است. با این وجود نگره‌داشتن این شبکه حیاتی که به عنوان «آب‌باریکه نقدینگی و کالا» در بدترین شرایط بحرانی عمل کرده، نیازمند رویکردی استراتژیک در به‌سرمایه‌گذاری و پشتیبانی است که تاکنون در برنامه‌ریزی‌های کلان دولتی مغفول مانده است.

امروز بخش خصوصی کشتیرانی خرد در خط مقدم این جنگ فرسایشی اقتصادی و نظامی تنها راه‌شده است. خروج یا آسیب دیدن یک شناور در اثر سوانح، ریسک‌های بالایی نبرد منطقه‌ای یا حتی استهلاک طبیعی به معنای مرگ یک بنگاه اقتصادی کوچک و قطعی بخشی از شبکه‌مویرگی تجارت است.

راه‌آهن در مسیر تکمیل کریدور ریلی شرق به غرب؛ قرارداداد اتصال چشمه ثریا به شبکه ریلی کشور در آستانه انعقاد

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در جریان بازدید از پروژه ریلی خاوران -تبریز - مرند - چشمه ثریا گفت: به‌فراهم شدن بخش مهمی از الزامات قراردادی، قرارداد اجرای این طرح به‌صورت EPC در آستانه انعقاد قرار دارد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، جبارعلی ذاکری در جریان بازدید دکتر سیدحیدم پورمحمدی، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، و دکتر رضا رحمانی، استاندار آذربایجان‌غربی، از بخش‌های مختلف پروژه ریلی خاوران -تبریز -مرند -چشمه ثریا، گفت: اتصال چشمه ثریا به شبکه راه‌آهن ایران و از این طریق اتصال کشور به شبکه ریلی ترکیه از یک نقطه مرزی جدید، یکی از برنامه‌های دولت چهاردهم است و اقدامات لازم برای ورود پروژه به مرحله اجرا در حال انجام است. دکتر ذاکری تأکید کرد: مصوبات لازم برای اجرای پروژه اخذ شده، مطالعات اولیه انجام شده و طی شش ماه گذشته مقدمات انعقاد قرارداد فراهم شده است. مدیرعامل راه‌آهن تصریح کرد: با توجه به پیش‌بینی قرارداد پروژه به‌صورت EPC، پس از انعقاد قرارداد، مطالعات تکمیلی و فاز دوم مطالعات توسط پیمانکار آغاز می‌شود و پیش‌بینی می‌شود در شش ماه نخست قرارداد، مطالعات تکمیل و عملیات اجرایی در چند نقطه آغاز شود.

دکتر ذاکری گفت: یکی از الزامات مهم برای انعقاد قرارداد، مبادله سند مورد توافق میان ایران و ترکیه بود که دولت ترکیه هفته گذشته پاسخ خود را ارائه کرده و پیش‌بینی می‌شود این سند در آینده نزدیک با حضور مقام‌های حمل‌ونقل و راه دو کشور مبادله شود. معاون وزیر راه و شهرسازی درباره تأمین مالی پروژه گفت: سازمان برنامه و بودجه برای تأمین اعتبار پروژه، از جمله استفاده از ظرفیت‌های موجود و سایر راهکارهای مالی، هماهنگی‌های لازم را انجام داده است و امیدواریم در هفته‌های آینده خبرهای خوبی درباره تأمین مالی و آغاز عملیات اجرایی این طرح اعلام شود.

دکتر ذاکری در تشریح مشخصات فنی پروژه گفت: این طرح از خاوران آغاز می‌شود و شامل تکمیل اتصال خاوران به ایستگاه راه‌آهن تبریز، بهسازی و دوخطه کردن مسیر تبریز تا مرند و سپس ادامه مسیر تا چشمه ثریا است.



محدود به مالک کشتی تصور کنیم. این در حالی است که در واقع، این هزینه در زنجیره تأمین حرکت می‌کند. مالک کشتی هزینه بیمه را در کرایه حمل لحاظ می‌کند. شرکت واردکننده، کرایه بالاتر را در قیمت تمام‌شده کالا محاسبه می‌کند. پالایشگاه نیز هزینه حمل نفت را در قیمت فرآورده وارد می‌کند. با خیرنگار «اقتصاد سرآمد» می‌گوید: «کشتی در نهایت بخشی از این هزینه می‌تواند به مصرف‌کننده منتقل شود.

تلاش بی‌حاصل از سوی آمریکا
بیمه‌گران دریایی در موقعیت دشواری قرار گرفته‌اند. از یک سو، اگر پوشش بیمه‌ای ارائه نکنند، تجارت در منطقه عملاً متوقف می‌شود. از سوی دیگر، پذیرش ریسک‌های بسیار بزرگ می‌تواند توان مالی شرکت‌های بیمه و بازار اتکایی را تحت فشار قرار دهد. اقدامات انجام شده طی ماه‌های گذشته نشان می‌دهد که بحران بیمه دریایی دیگر صرفاً مسئله‌ای میان مالک کشتی و شرکت بیمه نیست؛ بلکه به مسئله‌ای در سطح امنیت انرژی و سیاست اقتصادی دولت‌ها تبدیل شده است. از طرف دیگر واکنش شرکت‌های کشتیرانی به بحران نیز به‌تدریج در حال تغییر شکل تجارت جهانی است. فایننشال تایمز در گزارشی مدعی شده است که دولت ایالات متحده آمریکا تلاش کرده تا شکاف قیمتی ایجاد شده در نتیجه افزایش ریسک جنگ و رشد قیمت بیمه‌ها را از طریق برنامه بیمه ۴۰ میلیارد دلاری و توسط شرکت تازه تأسیس توسعه مالی ایالات متحده کاهش دهد. هدف این امر، بازگرداندن جریان کشتیرانی به تنگه هرمز و در نتیجه، اعمال فشار نزولی بر قیمت جهانی نفت بود. اما این برنامه نیز عملاً نتیجه‌بخش نبود و این بودجه ۴۰ میلیارد دلاری هرگز مورد استفاده قرار نگرفته است.

در چنین شرایطی باید توجه داشت که بخش عمده‌ای از بیمه دریایی جهان هنوز از طریق لوییدز لندن انجام و سندیکاهای آن در قیمت‌گذاری و محاسبه ریسک‌های خاص تخصص دارند. به باور برخی از کارشناسان، ابتکارات پیش‌گفته ایالات متحده تا حدودی، در راستای تضعیف تسلط بریتانیا بر این بخش هم بوده که البته آن نیز تاکنون با شکست مواجه شده است.

مؤلفه‌های تصمیم برای عبور یا عدم عبور تبدیل شده است.

در بازار بیمه دریایی اصطلاح **War Risk Premium** یا حق بیمه اضافی ریسک جنگ اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده است. این هزینه جدا از بیمه عادی بدنه و ماشین‌آلات کشتی محاسبه می‌شود و مستقیماً ناشی از حوادث دریایی دریافت می‌کنند. هر چه احتمال آسیب به کشتی بیشتر شود، این نرخ نیز بالاتر می‌رود؛ رقم فعلی نشان می‌دهد بیمه‌گران ریسک عبور از هرمز را در بالاترین سطح چند سال اخیر ارزیابی می‌کنند. تحلیلگران جهش به ۱۲.۵ درصد را بی‌سابقه می‌دانند. آن‌ها می‌گویند تسداوم این روند به میزان کاهش یا افزایش حوادث دریایی در ماه‌های پیش رو بستگی دارد.

در روزهای ابتدایی جنگ تحمیلی آمریکا و

اسرائیل علیه جمهوری اسلامی ایران، بازار

بیمه دریایی تقریباً بلافاصله واکنش نشان

داد. خبرگزاری رویترز در ۶ مارس گزارش

داد که نرخ بیمه ریسک جنگ برای کشتی‌ها

به حدود ۳ درصد ارزش بدنه رسیده بود؛ در

حالی که پیش از آغاز درگیری حدود ۰.۲۵

درصد بود. برای یک نفتکش با ارزش ۲۰۰

تا ۳۰۰ میلیون دلار، همپس افزایش به معنای

پرداخت حدود ۷.۵ میلیون دلار حق بیمه

جنگ برای یک سفر پرریسک بود؛ در حالی

که رقم پیش از جنگ حدود ۶۲۵ هزار دلار

محاسبه می‌شد. این روند در ماه‌های بعد

متوقف نشد. گزارش S&P Global در ۲۲

ژوئیه نشان داد که حق بیمه اضافی ریسک

جنگ برای عبور از هرمز به ۷.۵ تا ۱۰ درصد

ارزش بدنه کشتی رسیده است؛ در حالی که

چند هفته پیش از آن این نرخ حدود یک تا

سه درصد بود.

برای یک کشتی ۱۲۰ میلیون دلاری، نرخ ۷.۵

درصد یعنی حدود ۹.۷۵ میلیون دلار هزینه

بیمه اضافی و نرخ ۱۰ درصد یعنی حدود ۱۳

میلیون دلار. به همین دلیل، **Lloyd's List** نیز

گزارش داده است که برای برخی نفتکش‌ها،

قیمت بیمه یک سفر پرریسک هرمز می‌تواند

از ۱۰ میلیون دلار فراتر برود. کارشناسان

معتقدند که این اعداد پیام روشنی برای بازار

دارند؛ به این معنا که در برخی موارد، هزینه

بیمه یک سفر از هزینه اقتصادی خود حمل

بار فاصله گرفته و به یکی از تعیین‌کننده‌ترین

«سرآمد» بررسی کرد؛

شوک بیمه ریسک جنگ به کشتیرانی جهان

«تبعات پرریسک» همزمان در دو تنگه راهبردی

گروه بین الملل - سعید قلیچی -

تبعات اقتصادی جنگ تحمیلی از سوی آمریکا و اسرائیل علیه ایران و افزایش تنش‌های نظامی در آبراه راهبردی تنگه هرمز، حالا بعد از چندماه به مرور در بازارهای مختلف خود را نشان می‌دهد. طی ماه‌های گذشته بازارهای جهانی به واسطه انسداد تنگه هرمز به‌س عنوان مسیری که ۲۰ درصد انرژی جهان از این مسیر به بازارها می‌رسید، شاهد افزایش قیمت نفت بوده است. از طرف دیگر با اعمال محدودیت برای تردد کشتی‌ها در این آبراه استراتژیک موجب شده تا برخی از تحلیلگران درباره احتمال ایجاد اشکال در چرخه تأمین جهانی صحبت کنند.

روی دیگر انسداد تنگه هرمز و ایجاد تنش در تنگه باب‌المندب به‌عنوان دو آبراه راهبردی در بازارهای انرژی و چرخه تأمین جهانی، افزایش هزینه‌های مربوط به تردد کشتی‌هاست. همچنین افزایش تنش‌های نظامی در این مسیرهای آبی موجب شده تا ریسک جنگ افزایش پیدا کرده و در نتیجه آن هزینه مربوط به بیمه کشتیرانی در جهان افزایش قیمت زیادی را تجربه کند. برخی گزارش‌ها حاکی از این است که در حال حاضر نرخ بیمه کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز از ۰.۲۵ درصد ارزش معموله به ۱۲.۵ درصد رسیده است. این افزایش ۵۰ برابری، هزینه انتقال نفت و کالا از یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انرژی جهان را به‌شدت بالا برده است.

بازارهای بیمه دریایی در پی افزایش تنش‌ها و ناامنی در تنگه هرمز و باب‌المندب، وارد مرحله جدیدی شده‌اند. این روند منجر به جهش نرخ‌های بیمه‌ای «ریسک جنگ» شده، صرفه اقتصادی ترانزیت از این دو تنگه راهبردی را با چالش مواجه کرده و سایه تورم را بر سرز زنجیره تأمین جهانی گسترش داده است. این در حالی است که بررسی‌ها خبرنگار «اقتصاد سرآمد» از آخرین گزارش‌های منتشر شده توسط شرکت رهگیری **Kpler**، حاکی از این است که داده‌های ردیابی کشتی‌ها در حال حاضر تصویری از بازاری محتاط و کم‌تردد را نشان می‌دهد.

سایه بیمه جنگ بر تجارت جهان

بررسی گزارش‌های منتشر شده از سوی رویترز، بلومبرگ و سایر منابع خبری

عادل شهرزاد در گفت و گو با سرآمد:

به دنبال تهیه بسته‌های سرمایه‌گذاری گردشگری سواحل پارسیان هستیم



مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان از تدوین طرح تهیه بسته‌های سرمایه‌گذاری در نوار ساحلی شهرستان پارسیان به عنوان یکی از قطب‌های اصلی گردشگری هرمزگان خبر داد. عادل شهرزاد در گفت و گو با اقتصاد سرآمد اظهار داشت: شهرستان ساحلی پارسیان به دلیل وجود سواحل طبیعی منحصربه‌فرد، در سالهای اخیر به یکی از نقاط پرطرفدار برای ورود گردشگران تبدیل شده است.

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، گفت: در همین راستا توسعه امکانات و زیرساختهای گردشگری در این شهرستان در دستور کار قرار گرفته است که امسال نیز شاهد اتمام فاز نخست و دوم برخی از این زیرساخت‌ها در سواحل پارسیان بودیم.

وی در ادامه گفته‌های خود به آغاز فاز سوم تکمیل زیرساخت‌های گردشگری ساحل -دستیر- در شهرستان پارسیان نیز اشاره کرد و گفت: هماکنون پیش از این اعلام کردیم توسعه زیرساختهای گردشگری در سواحل دستیر نقش مهمی در توسعه توریسم ساحلی منطقه خواهد داشت.

به گفته این مقام مسئول در استان هرمزگان، توسعه این پروژه در راستای تقویت اقتصاد گردشگری، ارتقای ایمنی مسیرهای دسترسی و بهره‌ررداری هدفمند از ظرفیت‌های ساحلی غرب استان انجام می‌شود که امیدواریم امسال نیز با فراهم‌بودن شرایط مناسب شاهد اتمام آن باشیم.

شهرزاد در ادامه گفته‌های خود، همچنین از تدوین طرح تهیه بسته‌های سرمایه‌گذاری در نوار ساحلی شهرستان پارسیان به عنوان یکی از قطب‌های اصلی گردشگری هرمزگان با هدف ترغیب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای ایجاد امکانات و تأسیسات گردشگری در سواحل پارسیان خبر داد.

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، گفت: امیدواریم با این اقدام شاهد استقبال

بیش از پیش سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و نیز صنایع فعال در منطقه برای حضور در طرح‌های گردشگری پارسیان

باشیم. وی همچنین یکی از اقدامات در حال انجام برای توسعه گردشگری سواحل پارسیان در استان هرمزگان را توسعه

اقامتگاه‌های بوم گردی، اعلام کرد و اظهار داشت: هم‌اکنون تعدادی اقامتگاه بوم گردی با حفظ معماری سنتی و فرهنگ

بومی منطقه خلیج فارس در پارسیان فعال هستند.

معاون توسعه آبرزی پروری سازمان شیلات ایران به سرآمد خبر داد:

هدف گذاری تولید سالانه ۱۴۰ تن خاویار تا سال ۱۴۱۴



معاون توسعه آبرزی پروری سازمان شیلات ایران، گفت: فاز دوم پروژه توسعه پرورش ماهیان خاویاری در بازه زمانی سال‌های ۱۴۰۵ تا ۱۴۱۴ هدف گذاری شده است که بر این اساس با ظرفیت سازی برای یک مگا پروژه شیلاتی برای دستیابی به تولید سالانه ۲۰ هزار تن گوشت و ۱۴۰ تن خاویار آماده خواهیم شد.

مهدی شکوری در گفت و گو با اقتصاد سرآمد با اشاره به هدف گذاری سازمان شیلات ایران در خصوص توسعه ماهیان خاویاری اظهار داشت: هدف گذاری فاز اول توسعه ماهیان خاویاری از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۴، تولید ۱۰ هزار تن گوشت و ۱۰۰ خاویار بوده است.

معاون توسعه آبرزی پروری سازمان شیلات ایران، افزود: نتیجه این هدف گذاری در پایان سال ۱۴۰۴، بر این قرار شد که از ۱۶ مزرعه فعال پرورش ماهیان خاویاری در کشور که عمدتاً در استان‌های شمالی فعالیت داشتند در سال ۱۳۹۲، به ۳۲۷ مزرعه فعال در ۲۳ استان کشور دست یابیم.

به گفته این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، این ۳۲۷ مزرعه پرورش ماهیان خاویاری با ظرفیت اسمی تولید ۱۲ هزار و ۲۰۰ تن گوشت و ۱۷۱ تن خاویار هم‌اکنون در ۲۳ استان کشور در حال فعالیت هستند.

وی در ادامه گفته با یخود به هدف گذاری سازمان شیلات ایران در بحث توسعه پرورش ماهیان خاویاری در فاز دوم این طرح اشاره کرد و بیان داشت: فاز دوم این پروژه شیلاتی در بازه زمانی سالهای ۱۴۰۵ تا ۱۴۱۴ هدف گذاری شده است.

شکوری، خاطر نشان ساخت: بر این اساس طی سالهای مذکور، عمدتاً با ظرفیت سازی برای یک مگا پروژه شیلاتی برای دستیابی به تولید سالانه ۲۰ هزار تن گوشت و ۱۴۰ تن خاویار آماده خواهیم شد.

معاون توسعه آبرزی پروری سازمان شیلات ایران همچنین از ظرفیت بالای بازارهای جهانی برای صادرات محصولات

खाویاری، خبر داد و بیان داشت: این محصولات شیلاتی با ارزش و پرطرفدار، هر ساله در سطح بین‌المللی عمدتاً به

کشورهای حوزه خلیج فارس و کشورهای اروپایی به عنوان دو مقصد اصلی تحت عنوان برند- خاویار ایران- صادر می

شوند. وی با اشاره به اینکه کشورهای اروپایی یکی از مهم‌ترین مقصدهای صادرات محصولات خاویاری ایران محسوب

می‌شوند و در خصوص صادرات به این کشورها با مشکلی روبه رو نیستیم، یادآور شد: در صدر این کشورها می‌توان به

انگلیس، فرانسه و اسپانیا اشاره کرد.