

«سر آمد» گزارش می دهد؛

مقابله بنادر شمال با محاصره بنادر جنوب

بنادر خزر به دنبال تحقق سهم زنجیره تأمین ایران

گروه بنادر - سعید قلیچی - سهم ۱۸ درصدی بنادر شمالی از تخلیه کالاهای اساسی به ۳۱ درصد رسیده است و براساس جدیدترین آمار اعلام شده از سوی سازمان بنادر و دربانوردی کشور، تخلیه کالاهای اساسی در بنادر خزر بیش از ۹۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش پیدا کرده است. کارشناس معتقدند این جهش فراتر از یک رشد معمول بندری است و افزایش سهم بنادر شمال در شرایطی رخ داده که مسیر اصلی ورود کالاهای اساسی ایران، یعنی بنادر جنوبی، با محدودیت‌های جدی ناشی از تنش‌های نظامی در خلیج فارس و تنگه هرمز روبه‌رو شده است.

طولانی شدن تنش‌های نظامی میان ارتش ایالات متحده آمریکا و جمهوری اسلامی ایران و ادامه‌دار شدن انسداد ابراه راهبردی تنگه هرمز و همچنین محدود شدن بخش مهمی از جریان تجارت دریایی در جنوب ایران به پهنانه عملیات غیرقانونی محاصره دریایی از سوی آمریکا، معادله سستی تجارت خارجی جمهوری اسلامی را تا اندازهای تغییر داده است. در شرایطی که بنادر جنوبی با محدودیت‌های ناشی از جنگ و ریسک‌های امنیتی و کشتیرانی مواجه شده‌اند، بنادر شمالی کشور در دریای خزر به یکی از مسیرهای مهم تأمین کالاهای اساسی تبدیل شده‌اند؛ مسیری که آمارهای جدید نشان می‌دهد سهم آن در مدت کوتاهی جهش کرده است.

در حالی که پیش از این اعلام شده بود که تغییر مسیر اجباری تجارت خارجی ایران از حوزه دریا و بنادر جنوبی کشور به سوی مرزهای زمینی مشترک با کشورهای همسایه، در عمل هزینه‌های زیادی را به اقتصاد جمهوری اسلامی طی ماه‌های گذشته وارد کرده است؛ حالا گزارش‌های متعددی درباره افزایش سهم بنادر دریای خزر از تجارت طی ماه‌های گذشته نیز منتشر شده است. بررسی آمارهای رسمی منتشر شده از سوی سازمان بنادر و دربانوردی حاکی از این است که بنادر شمالی ایران اکنون بخشی از شبکه پانقدان اقتصادی و لجستیکی کشور برای حفظ جریان کالا محسوب می‌شوند؛ شبکه‌ای که در کنار مرزهای زمینی و ریلی، به‌دنبال کاهش وابستگی زنجیره تأمین به مسیرهای جنوبی است.

شکست محاصره دریایی با ظرفیت سرزمینی
فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، روز دوشنبه ۶ مهرماه) با تشریح اقدامات انجام‌شده برای استمرار ورود و توزیع کالا در کشور گفت پس از ایجاد محاصره دریایی، ظرفیت پایانه‌های مرزی ریلی و جاده‌ای و همچنین بنادر شمالی مورد توجه قرار گرفت. به گفته وزیر راه، هدف این اقدامات آن بود که جریان ورود کالا به کشور بدون اختلال ادامه پیدا کند. او تأکید کرده است که افزایش جابه‌جایی کالا از برخی مرزهای ریلی، استفاده از پایانه‌های مرزی، تقویت بنادر شمالی و توسعه همکاری با کشورهای همسایه، در کنار ظرفیت بنادر جنوبی، بخشی از راهکار دولت برای عبور از محدودیت‌های دریایی بوده است.

این اظهارات یک پیام مهم برای اقتصاد ایران دارد؛ راهبر

چایگزینی مسیرها دیگر صرفاً یک واکنش اضطراری به جنگ نیست، بلکه به یک سیاست عملیاتی برای متنوع‌سازی شبکه حمل‌ونقل کشور تبدیل شده‌است. وزیر راه همچنین بر مزیت حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی حجم بالای کالا تأکید کرده و گفته است در دوره جنگ، راپزنی با کشورهای همسایه برای افزایش جابه‌جایی ریلی نیز دنبال شده است. در واقع، به نظر می‌رسد مدل جدیدی که در حال شکل‌گیری است تنها «بندر شمالی به جای بندر جنوبی» نیست؛ بلکه ترکیبی از بنادر خزر، راه‌آهن مرزهای زمینی و تجارت با کشورهای همسایه را شامل می‌شود.

جهش ۹۰ درصدی در شمال

بررسی آمار منتشر شده از سوی سازمان بنادر نشان می‌دهد این تغییر مسیر صرفاً روی کاغذ نمانده است. محمد شکیبی‌نسب، مدیر عامل سازمان بنادر و دربانوردی، در ۶ مهرماه اعلام کرد در پی انتقال بخشی از جریان ورود کالا از بنادر جنوبی به شمال کشور، ظرفیت‌های بنادر شمالی و پیرامون آنها شناسایی و برای افزایش توان نگهداری و جابه‌جایی کالا به کار گرفته شده است. بر اساس اظهارات مدیر عامل سازمان بنادر و دربانوردی، تخلیه کالاهای اساسی در بنادر شمالی بیش از ۹۰ درصد افزایش یافته و سهم این بنادر از کالای اساسی از ۱۸ درصد در پایان سال ۱۴۰۴ به حدود ۳۱ درصد رسیده است. در بخش سایر کالاهای نیز رشد حدود ۶۵ درصدی ثبت شده است.

این رشد از آن جهت اهمیت دارد که سهم بنادر شمالی از تجارت دریایی ایران در شرایط عادی بسیار کمتر از بنادر جنوبی بوده است. بنابراین رشد سهم در حوزه کالاهای اساسی، نشانه یک تغییر معنادار در جغرافیای واردات است. برخی کارشناسان باور دارند که طی ماه‌های گذشته بخشی از ریسک متمرکز زنجیره تأمین ایران در حال توزیع شدن میان چند مسیر است. بااین حال یکی از مهم‌ترین نکات اظهارات جدید مدیرعامل سازمان بنادر، فقط افزایش حجم تخلیه نیست؛ بلکه افزایش سرعت عملیات بندری است. شکیبی‌نسب اعلام کرده است که با راه‌اندازی پایانه‌های مکاینزه تخلیه غلات، زمان تخلیه کشتی‌هایی که پیش‌تر حدود ۱۰ روز طول می‌کشید، اکنون به حدود ۲٫۵ تا ۳ روز کاهش یافته است. همچنین عملیات تخلیه و بارگیری و خروج کالا از بنادر با هماهنگی گمرک به‌صورت ۲۴ ساعته دنبال شده است. این تحول برای بنادر شمالی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا یکی از ضعف‌های سستنی این بنادر، فاصله میان ظرفیت اسمی و ظرفیت واقعی عملیاتی بوده است. وقتی زمان توقف کشتی نیز از ۱۰ روز به حدود سه روز کاهش پیدا می‌کند، یک اسکله می‌تواند در طول سال تعداد بیشتری کشتی را پذیرش کند و بدون ساخت بندر جدید، ظرفیت مؤثر شبکه افزایش یابد.

شمال می‌تواند جایگزین جنوب شود؟

ایران در سال ۱۴۰۴ حدود ۴۲ میلیون تن کالا وارد کرده بود که بنا بر اظهارات هادی حق شناس، استاندار گیلان، حدود ۷۰ درصد آن، معادل حدود ۳۱ میلیون تن،

کالاهای اساسی و ضروری بوده است. بخش عمده این کالاها از بنادر جنوبی وارد می‌شد و سهم بنادر شمالی حداکثر حدود ۲۰ درصد بود. اما با تشدید محدودیت‌های مسیر جنوبی، بخشی از این بار به سمت شمال حرکت کرد. معاون توسعه بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی نیز پیش‌تر اعلام کرده بود که پس از آغاز جنگ، بیش از ۲ تا ۳ میلیون تن کالا بیشتر از مدت مشابه سال قبل از بنادر شمالی وارد کشور شده است. هم‌زمان مسیرهای زمینی از جمله مرز بازرگان، پاکستان و مسیر مرسین ترکیه نیز برای تأمین کالا فعال شدند.

به نظر می‌رسد اتفاقی که در حال رخ دادن است، انتقال کامل تجارت جنوب به شمال نیست؛ بلکه ایجاد یک سبد جایگزین از مسیرهای وارداتی است. در این مدل، کالاهای روسیه و کشورهای آسیای مرکزی می‌توانند از طریق خزر وارد شوند، بخشی از کالا از مرزهای زمینی وارد شود و مسیرهای جنوبی نیز هر میزان که امکان فعالیت دارند، به کار خود ادامه دهند. به اعتقاد کارشناسان یکی از دلایل اصلی موفقیت نسبی بنادر شمال، جغرافیای بآمین کالاهای اساسی است. روسیه و کشورهای پیرامون دریای خزر از تولیدکنندگان مهم غلات و نهاده‌های کشاورزی هستند. انتقال چنین کالاهایی از جنوب ایران، در حالی که مبدأ آنها در شمال قرار دارد، از نظر اقتصادی به معنای طی کردن مسیر طولانی‌تر است.

خبرگزاری یورونیوز نیز چندروز پیش از این با استناد به اظهارات مقام‌های ایرانی از افزایش سهم بنادر شمالی در واردات و تغییر بخشی از جریان تجارت ایران از مسیر اقیانوس هند به سمت روسیه و دریای خزر خبر داده است. در این گزارش همچنین به رشد قابل توجه ترانزیت از مسیر دریای خزر اشاره شده است. به همین دلیل، بحران هرمز در کنار ظرفیتهای اقتصادی خود، می‌تواند یک اثر ساختاری نیز بر جای بگذارد و ممکن است که تقویت پیوند تجاری ایران با روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی را به همراه داشته باشد.

چالش ظرفیت بنادر شمال

با وجود جهش ۹۰ درصدی و رسیدن سهم شمال از کالاهای اساسی به ۳۱ درصد، نباید از یک نکته کلیدی غافل شد: بنادر شمالی از نظر مقیاس و دسترسی دریایی قابل مقایسه با بنادر جنوبی نیستند. دریای خزر یک دریای بسته است و بنادر شمالی عمدتاً برای تجارت با کشورهای پیرامون خزر، روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی مزیت دارند. در مقابل، بنادر جنوبی ایران به آب‌های آزاد متصل هستند و می‌توانند کالا را از مسیرهای اصلی تجارت جهانی دریافت کنند. به همین دلیل، کالاهایی که از شرق آسیا، هند، آفریقا یا سایر نقاط جهان وارد می‌شوند، این‌ا ما نمی‌توانند به سادگی از مسیر خزر جایگزین مسیر جنوبی شوند.

این محدودیت زمانی مهم‌تر می‌شود که بدایم بخش

قابل توجهی از تجارت ایران همچنان به بنادر جنوبی وابسته است. مدیرعامل سازمان بنادر نیز در ۳ مهرماه اعلام کرده بود که بیش از ۶۰ درصد تجارت کشور از طریق بنادر هرمزگان انجام می‌شود؛ آماری که عمق وابستگی ساختاری اقتصاد ایران به جنوب را نشان می‌دهد. بنابراین، افزایش سهم شمال را نباید به معنای بی‌نیاز شدن ایران از جنوب تعبیر کرد. در این میان افزایش تقاضا برای بنادر شمالی بدون توسعه ناوگان مناسب می‌تواند خود به یک مشکل تبدیل شود.

اگر تعداد کشتی‌های مناسب حمل غلات و کالاهای فلهای در دریای خزر به اندازه کافی افزایش نیابد، رشد تقاضا می‌تواند به صف کشتی‌ها، افزایش زمان انتظار و رشد هزینه حمل منجر شود. از سوی دیگر، محدودیت‌های آبخور، نیاز به لایروبی مستمر و نوسان سطح آب دریای خزر از جمله عواملی هستند که باید در برنامه توسعه بلندمدت بنادر شمالی لحاظ شوند. بنابراین ظرفیت اعلام‌شده برای یک بندر الزاماً معادل ظرفیتی نیست که در شرایط بحرانی می‌توان به صورت پایدار از آن استفاده کرد.

الزامات تشکیل «کمر بند لجستیکی» در شمال
اهمیت تحولات اخیر در این است که دولت اکنون به‌دنبال استفاده هم‌زمان از چند ظرفیت است؛ بنادر خزر، مرزهای ریلی و جاده‌ای، مسیرهای همسایه و شبکه داخلی حمل‌ونقل. وزیر راه نیز تأکید کرده است که راپزنی و دیپلماسی با کشورهای همسایه در دوره جنگ افزایش یافته و در برخی مرزها افزایش جابه‌جایی ریلی حاصل شده است. این رویکرد می‌تواند در بلندمدت به ایجاد یک کمر بند لجستیکی شمالی منجر شود؛ کمربندی که ایران را به روسیه، قفقاز، آسیای مرکزی و از آن مسیر به شبکه کریدور شمال – جنوب متصل کند. در چنین شرایطی، بنادر شمالی صرفاً محل تخلیه چند میلیون تن غلات نخواهند بود، بلکه می‌توانند به یکی از پایه‌های بازاریابی تجارت خارجی ایران تبدیل شوند.

از طرف دیگر اما مدیر سازمان بنادر یک پیام روشن دارد: بحران هرمز توانسته ساختار جغرافیایی واردات ایران را تغییر دهد. رشد بیش از ۹۰ درصدی تخلیه کالاهای اساسی در بنادر شمالی و افزایش سهم آنها از ۱۸ به حدود ۳۱ درصد، در مدت کوتاهی اتفاق افتاده است. این تغییر البته به معنای پایان نقش بنادر جنوبی نیست. جنوب همچنان ستون اصلی تجارت دریایی ایران است و حتی در شرایط بحران نیز بازگشت و استمرار فعالیت آن برای اقتصاد کشور ضروری خواهد بود. اما تجربه ماه‌های اخیر یک ضعف ساختاری را آشکار کرده است: تمرکز بیش از حد تجارت بر یک جغرافیای بندری، اقتصاد را در برابر اختلالات ژئوپلیتیکی آسیب‌پذیر می‌کند. اگر این حلقه‌ها تکمیل شود، بحران هرمز می‌تواند به اقتصاد ایران را از یک شبکه تجارت متمرکز بر جنوب به شبکه‌ای چندمسیره که شمال، جنوب و مرزهای زمینی را هم‌زمان در خدمت امنیت زنجیره تأمین تغییر دهد.

معاون رئیس‌جمهور گفت وگو با سرآمد:

تأکید کشورهای ساحلی خزر بر حفاظت از تنوع

زیستی وفوک خزری

برنامه اقدام منطقه‌ای برای حفاظت از فوک خزری



معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست از توافق کشورهای ساحلی دریای خزر برای تدوین برنامه اقدام منطقه‌ای حفاظت از فوک خزری خبر داد و گفت: همکاری علمی و پژوهشی میان کشورهای منطقه برای بررسی تلفات و علل مرگ‌ومیر این گونه ارزشمند ضروری است. ششینا انصاری در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد اظهار کرد: جمهوری اسلامی ایران پیشنهاددهنده تدوین یک برنامه اقدام منطقه‌ای برای حفاظت از فوک خزری بود تا همه کشورهای ساحلی بتوانند در این برنامه مشارکت داشته باشند و حفاظت مطلوب‌تری از این گونه ارزشمند صورت گیرد. معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به وضعیت ماهیان خاویاری افزود: با توجه به اینکه بقای ماهیان خاویاری با تهدید مواجه است، موضوع حفاظت از این گونه‌ها و به‌طور کلی تنوع زیستی دریای خزر به عنوان یکی از محورهای اصلی در دستور کار اجلاس قرار گرفت. وی در ادامه خاطر نشان ساخت: برنامه منطقه‌ای برای حفاظت از فوک خزری پیشنهاد و مورد توافق کشورهای عضو قرار گرفت و جزئیات دقیق تر آن نیز از سوی همکاران معاونت دریایی سازمان حفاظت محیط زیست اعلام خواهد شد. انصاری تصریح کرد: کشورهای عضو همچنین اطلاعات و پایش‌های خود درباره تلفات فوک خزری را ارائه کرده‌اند و هدف این است که با تدوین و اجرای یک برنامه اقدام منطقه‌ای، علاوه بر بررسی تلفات، علل آن نیز به‌صورت علمی و دقیق مورد بررسی قرار گیرد. وی خاطر نشان کرد: جمهوری اسلامی ایران سال گذشته برنامه اقدام ملی حفاظت از فوک خزری را به تصویب رسانده و این برنامه در دستور کار قرار دارد، اما برای دستیابی به نتایج مطلوب، نیازمند شکل‌گیری همکاری منطقه‌ای هستیم. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست تأکید کرد: در اینکه در بخش‌های بالادست دریای خزر چه اتفاقاتی رخ می‌دهد و در بخش‌های پایین‌دست چه پیامدهایی از جمله تلفات فوک خزری مشاهده می‌شود، از جمله موضوعاتی است که در برنامه اقدام منطقه‌ای پیش‌بینی شده است.



چهارشنبه - ۸ مهر ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۹۷

اقتصاد دریا

شیلات

تولید و فروش بیش از ۳۵ هزار تن ماهی سردآبی در کشور



رئیس اتحادیه مرکزی تعاونی‌های کشاورزی ماهیان سردآبی کشور گفت: بیش از ۳۵ هزار تن ماهی سردآبی در نیمه نخست امسال تولید و به فروش رسیده و بخش عمده این محصول در بازار داخلی عرضه شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، آرش نبی‌زاده به این اظهار داشت: برآوردها بر اساس وضعیت بازار نشان می‌دهد حدود ۴۰ تا ۴۰ هزار تن ماهی سردآبی در نیمه نخست امسال به فروش رسیده است. وی افزود: بیشترین تولید ماهیان سردآبی در نیمه دوم سال انجام می‌شود و در نیمه نخست سال، بخش عمده تولیدات مربوط به پیجه‌ماهی است، مگر اینکه ماهی مزارع پرورش در قفس به وزن عرضه برسد. رئیس اتحادیه مرکزی تعاونی‌های کشاورزی ماهیان سردآبی کشور گفت: جنگ در ۱۰ روز پایانی سال گذشته، موجب دست رفتن بخشی از بازار و تعطیلی ۲ میدان عرضه ماهی به دلیل اصابت شد و در پی آن، بخش قابل توجهی از ماهی عرضه شده در بازار امسال مربوط به تولید سال گذشته بود که افزایش عرضه و کاهش قیمت را به دنبال داشت.

وی با اشاره به ظرفیت تولید این بخش گفت: براساس پروانه‌های موجود، ظرفیت اسمی تولید ماهیان سردآبی در کشور حدود ۲۶۰ هزار تن است، اما تولید واقعی به دلیل مشکلات موجود کمتر از این میزان است.

نبی‌زاده افزود: در کشور حدود هشت هزار مزرعه ماهیان سردآبی دارای پروانه و فاقد پروانه دارد که ۳۵ درصد آنها، معادل حدود ۲ هزار و ۸۰۰ مزرعه، به‌صورت موقت غیرفعال هستند.

وی ادامه داد: جنگ، مشکلات تأمین نهاده، نبود منابع مالی و سرمایه در گردش، دشواری فروش محصول از جمله عواملی است که باعث شده تولید واقعی با ظرفیت اسمی فاصله داشته باشد.

وی افزود: در حوزه ماهیان سردآبی، گونه اصلی تولید کشور قزل‌آلای رنگین‌کمان است و گونه دیگری در مقیاس قابل توجه تولید نمی‌شود. رئیس اتحادیه مرکزی تعاونی‌های کشاورزی ماهیان سردآبی کشور ادامه داد: ماهی خال قرمز در برخی مزارع به‌صورت محدود و بیشتر در قالب تولیدات خاص پرورش داده می‌شود و یک گونه باارزش ماهی آزاد دریای خزر در ۲ مزرعه در استان مازندران تولید و توزیع می‌شود، اما تولید این گونه‌ها هنوز به‌صورت حرفه‌ای و گسترده انجام نمی‌شود. نبی‌زاده با اشاره به صادرات ماهیان سردآبی گفت: نزدیک به ۱۰ درصد محصول تولیدی صادر می‌شود و سال گذشته حدود ۱۵ هزار تن صادرات داشتیم. وی افزود: با توجه به بسته بودن مرزها و مشکلات موجود، پیش‌بینی می‌شود در صورت بهبود شرایط، امسال بین هشت تا ۱۰ هزار تن ماهی سردآبی صادر شود. نبی‌زاده آذربایجان، ارمنستان، روسیه و عراق را از بازارهای اصلی صادرات ماهی ایران عنوان کرد و گفت: نخستین محموله ماهی در سال ۱۳۹۵ به روسیه ارسال شد و صادرات به کشورهای عربی از جمله عمان نیز انجام می‌شود، اما حجم صادرات به این کشورها محدود است.

تقویت ظرفیت‌های تولید و

بازسازی ذخایر آبزیان در گیلان



برنامه‌ریزی برای ارتقای بهره‌وری مراکز بازسازی ذخایر و توسعه مشارکت بخش خصوصی در اولویت برنامه‌های سازمان شیلات ایران قرار گرفت. به گزارش اقتصادسرآمد، در راستای تحقق راهبردهای کلان سازمان شیلات ایران مبنی بر تنوع‌بخشی به گونه‌های اقتصادی و افزایش توان تولید، معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان، مدیر کل دفتر حقوقی و مسئول حوزه معاونت برنامه‌ریزی و منابع، ضمن حضور در استان گیلان از مرکز بازسازی ذخایر شهید انصاری رشت بازدید کردند. این بازدید که با همراهی مدیر کل شیلات گیلان، مسئول حراست، کارشناس حقوقی و رئیس مرکز شهید انصاری انجام شد، فرصتی برای بررسی دقیق گزارش‌های عملکردی و استراتژی‌های مولدسازی گونه‌های ارزشمند آبزیان بود. در این نشست، چالش‌های پیش‌روی مراکز سه‌گانه بازسازی ذخایر استان به‌ویژه در بخش اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و هزینه‌ای به تفصیل مورد واکاوی قرار گرفت. هیات اعزامی ضمن تأکید بر ضرورت رفع موانع مالی جهت استمرار فعالیت‌های تولیدی، بهره‌گیری از ظرفیت‌های بخش خصوصی را به عنوان راهکاری راهبردی برای افزایش مشارکت و ارتقای بهره‌وری مراکز بازسازی عنوان کردند. همچنین پیگیری تخصیص به‌موقع اعتبارات، از محورهای اصلی گفت‌وگوها در این نشست مشترک بود تا روند بازسازی و احیای ذخایر آبزیان دریای خزر با شتاب بیشتری تداوم یابد.