

رئیس انجمن کشتیرانی:

ایران می‌توانست جایگزین روسیه شود

به گفته بسیاری از کارشناسان اقتصادی، فرصت تحریم بنادر روسیه در پی جنگ این کشور با اوکراین می‌تواند برای توسعه ترانزیت از ایران مورد استفاده قرار گیرد.

به گزارش سایت خبری پرسون، اخیراً رستم قاسمی برای مذاکره با روس‌ها و احیای کریدور شمال-جنوب به مسکو سفر کرده بود که تفاهم نامه‌هایی میان دو کشور در این خصوص به امضا رسید.

به گفته بسیاری از کارشناسان اقتصادی، فرصت تحریم بنادر روسیه در پی جنگ این کشور با اوکراین می‌تواند برای توسعه ترانزیت از ایران مورد استفاده قرار گیرد.

اما شنیده‌ها حاکی است با وجود تحریم شدن چند بندر روسیه در دریای سیاه، برخی کشورهای حاشیه این دریا در حال جایگزینی بنادر خود با بنادر تحریم شده روسیه جهت پذیرش و اعزام کشتی‌ها هستند که می‌تواند به معنی دور خوردن ایران از فرصت به وجود آمده باشد.

از سوی دیگر اخیراً ستاد تنظیم بازار مصوبه افزایش ۴۵ درصدی تعرفه‌های بندری را به سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ کرده که اگرچه در مجموع هزینه‌های تمام شده کالا اثر چندانی ندارد، اما به هر حال یکی از آیتم‌های افزایش قیمت تمام شده کالاهای وارداتی می‌تواند باشد.

جلیل جلالی فر عضو هیئت رئیسه اتاق مشترک ایران و روسیه در خصوص افزایش تعرفه‌های بندری و همچنین کرایه حمل ریلی گفته است: پس از جنگ روسیه-اوکراین، روس‌ها خواهان خرید مواد شوینده از ایران بودند اما به دلیل بالا بودن تعرفه‌های بندری و ریلی، امکان استفاده از حمل و نقل دریایی و ریلی برای صادرات محصولات ایرانی به روسیه فراهم نشد.

رئیس انجمن کشتیرانی: افزایش جهانی قیمت نفت، جنگ روسیه-اوکراین و کرونا عامل اصلی افزایش کرایه حمل دریایی کالا

روزبه مختاری رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته علت افزایش کرایه حمل دریایی در دنیا، ۳ آیت مهم است که باید هر ۳ را در کنار یکدیگر در نظر بگیریم؛ آیت اول با توجه به جنگ روسیه و اوکراین، کمبود کشتی‌های روسی در دنیا با توجه به تحریم‌های اروپا و آمریکا است که سبب شده تا کشتی‌های روسی در این مناطق نتوانند تردد کنند. به همین دلیل تعدادی از کشتی‌های روسی از ناوگان حمل و نقل بین الملل خارج شده‌اند که کمبود ناوگان روسی تأثیر مستقیم روی افزایش کرایه حمل کالا داشته است.

وی افزود: آیت دوم افزایش نرخ سوخت کشتی‌ها در پی افزایش قیمت نفت پس از جنگ روسیه و اوکراین بوده است از آنجایی که ۴۰ درصد هزینه‌های یک کشتی را سوخت آن تشکیل می‌دهد، لذا با افزایش قیمت سوخت کشتی‌ها، افزایش کرایه حمل دریایی هم رخ داده است.

مشکلات بنادر چین به افزایش کرایه حمل دریایی کالا دامن زده

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی آیت سوم را مشکلات فعلی بنادر چین دانست و ادامه داد: این مشکلات به خاطر سخت گیری های چینی‌ها در موضوع کروناسنت و به کمبود ناوگان یا مشکلات تخلیه و بارگیری در بنادر این کشور برمی گردد که به گرانی صنعت کشتیرانی دنیا دامن زده است. به این صورت که معطلی کشتی‌ها در بنادر چین به کاهش سرعت تردها می‌انجامد و تقاضا بیش از عرضه می‌شود که این موضوع نیز باز عاملی برای افزایش کرایه حمل است؛ این اتفاق در اوایل کرونا در بنادر آمریکا رخ داده بود.

افزایش تعرفه بنادر بر گرانی کالاهای وارداتی تأثیر مستقیم دارد

وی درباره تأثیر افزایش تعرفه‌های بندری که اخیراً از سوی سازمان بنادر و دریانوردی اعمال شده، بر قیمت تمام شده کالا و هزینه‌های شرکت‌های کشتیرانی و فورواردی خاطرنشان کرد: ما دو نوع تعرفه ریالی و دلاری در بنادر ایران داریم؛ تعرفه‌های دلاری مستقیماً بر هزینه‌های کشتی و کانتینر مترتب می‌شود و تعرفه‌های ریالی بر هزینه‌های بندری و صاحبان کالا می‌افزاید. با توجه به افزایش تعرفه‌های ریالی بنادر کشور که اخیراً داشته‌ایم ولی در هزینه‌های دلاری این افزایش تعرفه‌ها اعمال نشده، لذا تأثیری بر افزایش کرایه حمل نداشته است؛ اما افزایش تعرفه‌های ریالی به افزایش هزینه‌های ترخیص کالا منجر شده که قطعاً باعث بیشتر شدن قیمت تمام شده کالا می‌شود.

افزایش ۴۵ درصدی تعرفه‌های بندری با تورم عمومی برابر است

مختاری یادآور شد: البته اگر هزینه‌های مضاعفی چون بالا بودن نرخ تورم عمومی و نرخ تسعیر ارز را در نظر بگیریم، می‌بینیم که سازمان بنادر برای جبران هزینه‌های خود، چاره‌ای جز افزایش تعرفه‌ها ندارد. افزایش ۴۵ درصدی تعرفه‌های سازمان بنادر با توجه به تورم عمومی حدود ۴۰ درصدی که

اخیراً مرکز آمار اعلام کرده، رقم غیر معقولی نیست.

فرصت‌ها و بازارهایی که در سال‌های اخیر از دست دادیم

وی در خصوص عدم استفاده از فرصت به وجود آمده برای توسعه ترانزیت ایران در پی تحریم بنادر روسیه پس از جنگ این کشور با اوکراین اظهار کرد: ما پیش از این هم فرصت‌های زیادی از دست داده بودیم از جمله پس از جنگ افغانستان، فرصتی که برای ترانزیت ایران در دوره جنگ آذربایجان-ارمنستان از دست دادیم، همچنین بازار خوبی در زمان ایجاد کشورهای حوزه CIS برای ما ایجاد شد و در آن زمان (دهه ۷۰) این فرصت را از دست دادیم، فرصت تحریم قطر از سوی برخی کشورهای عربی و حاشیه جنوبی خلیج فارس از دست رفت، بازار عراق را از دست دادیم؛ اینها در حالی است که مزیت جغرافیایی ترانزیت و فرصت صادرات کالا به بازارهای منطقه‌ای، یکی از اصلی‌ترین مزایای حمل و نقلی کشور است.

عزم راسخی برای راه اندازی کریدور شمال-جنوب دیده نمی‌شود

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ادامه داد: موضوع کریدور شمال-جنوب را سال‌ها پیگیری کرده‌ایم و با ۳ کشور اصلی ایجاد کننده این کریدور شمال ایران روسیه و هند بارها مذاکره کرده‌ایم؛ به تدریج کشورهای حوزه CIS و آسیای میانه به این کریدور پیوستند، اما هر بار بهانه‌ای برای عدم راه اندازی این کریدور وجود داشته است. این در حالی است که بخش خصوصی ما توانایی راه اندازی این کریدور را دارد.

وی افزود: با توجه به جنگ روسیه-اوکراین، فرصت مجددی برای راه اندازی این کریدور پیدا شده است. اگر این اتفاق نیفتد، باید برای همیشه با این کریدور خداحافظی کرد؛ کریدور شمال-جنوب کم هزینه‌ترین و با حداقل فاصله زمانی حمل و نقلی در دنیا است اما به دلیل عدم یکپارچگی لجستیک در کشور، به نظر می‌رسد عزم راسخی برای ایجاد کریدور حمل و نقلی که به سود منافع کشور است، وجود ندارد.

کریدور شمال-جنوب به صورت غیر رسمی فعال است ولی دولت حمایت نمی‌کند

مختاری تصریح کرد: در حال حاضر تجار زیادی هستند که در حال استفاده از کریدور شمال-جنوب هستند و کالاهای متنوعی از هند به بنادر جنوبی ایران و سپس به بنادر شمالی و از آنجا به کشورهای حاشیه خزر منتقل می‌شود ولی چون بدون حمایت دولت و بدون تبلیغات و نیز بدون وجود هماهنگی لجستیکی انجام می‌شود، نتوانسته است اهداف اصلی کریدور شمال-جنوب را عملی کند و به موفقیت مورد نظر نرسیده است.

تا تعرفه‌های راه آهن ساماندهی نشود، ترانزیت ریلی محقق نمی‌شود

وی در خصوص ترانزیت ریلی به روسیه گفت: ما مشکلات زیادی در خصوص ترانزیت ریلی داریم و تا زمانی که شرکت راه آهن تعرفه‌ها را اصلاح نکند، این مشکلات کماکان ادامه خواهد داشت و قطعاً موفق نمی‌شویم تا بتوانیم ترانزیت ریلی با روسیه را محقق کنیم.

مختاری تأکید کرد: با این شرایط هیچ تاجری به سمت استفاده از حمل و نقل ریلی برای تجارت با روسیه یا حمل و ترانزیت کالا نمی‌رود.

ایران تعدادی شناور برای تردد با بنادر روسیه خریداری کرده است

این فعال صنعت حمل و نقل دریایی درباره استفاده از کشتیرانی دریای خزر برای تجارت یا ترانزیت با روسیه اظهار کرد: شرکت‌های خصوصی و دولتی زیادی برای راه اندازی کشتیرانی دریای خزر با روس‌ها اعلام آمادگی کرده‌اند؛ اما اینها همگی در حد حرف بوده و تا کنون هیچ تحول خاصی در این خصوص نداشته‌ایم و شاهد افزایش ناوگان ایرانی و همچنین کالاهای ایرانی برای تردد میان بنادر شمالی کشورمان با بنادر روسیه یا سایر کشورهای حاشیه خزر نبوده‌ایم.

وی تأکید کرد: گفته می‌شود که تعدادی کشتی و شناور برای تردد در دریای خزر خریداری شده یا در حال خریداری و انتقال به بنادر شمالی جهت تردد میان ایران با روسیه و دیگر کشورهای حاشیه خزر هستند.

منبع: مهر