

راهکارهای افزایش تجارت دریایی باقصر



سیدعلی حسینی
رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی

یادداشت

بعد از اینکه شورای همکاری خلیج فارس قطر را تحریم کرد قطر برای گسترش همکاری با ایران بویژه در حوزه‌های تجاری و دریایی تمایل زیادی داشت اما ما نتوانستیم از این موقعیت استفاده کنیم و ارتباط دریایی و تجاری خود را با قطر افزایش

دهیم چون کشتیرانی و سیستم حمل‌ونقل دریایی ما برای افزایش مبادلات تجاری با قطر آماده نبود. قطر جزو کشورهایی است که سطح درآمد تجاری بالایی در حوزه خلیج فارس دارد. مبادلات دریایی ما با قطر بیشتر به‌صورت سنتی و با لنج است. با تحریم ایران، این نوع مبادلات هم به شدت کاهش یافت و تجارت دریایی ما با قطر ناچیز شد. استان‌های جنوبی ایران مانند خوزستان و هرمزگان و بویژه بوشهر، ارتباطات دریایی بسیار نزدیکی با قطر دارند، اما نتوانسته‌ایم از این ظرفیت استان‌های جنوبی بهره ببریم و ترکیه در تجارت با قطر از ایران پیشی گرفت. این در حالی بود که قطر علاقه‌مند بود سهم بیشتر تبادلات کالا با این کشور از طریق ایران باشد. به خاطر آماده نبودن زیرساخت‌های لجستیکی و دریایی در کشور، ایران نتوانست سطح مبادلات خود با قطر را به آنچه استحقاقش را داشت برساند. ایران این توانایی را دارد که با افزایش ظرفیت حمل‌ونقل دریایی، سهم بالایی از بازار کالا در قطر بویژه کالاهای غذایی را در دست بگیرد، ولی تاکنون نتوانسته‌ایم به آن جایگاهی که مدنظر بود برسیم. قطر به مرزهای آبی ایران نزدیک است، این ویژگی باعث می‌شود بتوانیم از شناورهای رورو برای افزایش تبادلات دریایی با قطر استفاده کنیم. شناورهای رورو کامیون‌ها را در خود جای می‌دهند و به این ترتیب با افزایش سرعت تبادلات، محموله‌های یخچالی و غیر یخچالی را می‌توانیم به قطر صادر کنیم. با رایزنی دیپلماتیک و دیپلماسی اقتصادی، می‌توانیم از پتانسیل لنج‌های سنتی هم برای مبادله بار به بیش از ۴ بندر قطر استفاده کنیم. ایجاد خطوط منظم کشتیرانی و خطوط برنامه‌ای هم راهکار دیگری برای افزایش سهم تجارت دریایی با قطر است. بازار قطر بازار بزرگی است

از طرف دیگر برگزاری جام جهانی آینده در این کشور، فرصت بسیار مناسبی برای افزایش تجارت با قطر را فراهم می‌کند. ایران از نظر موقعیت ژئوپولیتیکی، مناسب‌ترین کشوری است که می‌تواند کالاها یا غذای با کالاهای دیگر را برای قطر فراهم کند. وقتی محموله‌ای صادر می‌شود مخصوصاً اگر این محموله با کانتینر یخچالی باشد، هزینه زیادی برای صاحب کالا دارد و صاحب کالا در صورتی سود به دست می‌آورد که در مسیر برگشت هم بار داشته باشد تا تجارت برای او صرفه اقتصادی داشته باشد. در واقع حمل‌ونقل باید دو طرفه باشد و باید طوری برنامه‌ریزی شود که در هر دو طرف رفت و برگشت، بار جابه‌جا شود تا مسیر سودآور شود. افزایش تبادلات و جابه‌جایی بار از مبدأ و همچنین از مسیر برگشت راهکار دیگری برای افزایش تجارت دریایی و جذب بار در مسیر ایران و قطر است.

امضای ۴ توافقنامه حمل‌ونقلی باقصر

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به مهم‌ترین اهداف سفر خود به قطر گفت: در دیدار با همتای قطری، پیرامون راه‌اندازی خطوط منظم کشتیرانی، حمل‌ونقل ترانزیتی و افزایش پروازهای دو کشور مباحثی مطرح شد و امضای ۴ توافقنامه در حضور رئیس‌جمهور و امیر قطر در دستور کار قرار گرفت. رستم قاسمی، در خصوص مهم‌ترین اهدافی که در سفر به قطر و در دیدار با همتای قطری اش دنبال می‌شود، گفت: با حضور در قطر با وزیر حمل‌ونقل این کشور، مذاکراتی مبنی بر راه‌اندازی خطوط منظم کشتیرانی و دریایی، حمل‌ونقل ترانزیتی، افزایش پروازهای دو کشور و توافقی برای استفاده بیشتر از خطوط هوایی انجام شد. وی با بیان اینکه در حوزه دریایی در خصوص ایجاد خط کشتیرانی منظم به ایران و قطر توافقاتی انجام شد، عنوان کرد: یک طرح مطالعاتی برای زیرگذر اتصال قطر به ایران نیز مورد مذاکره و بحث کارشناسانه قرار گرفت و خوشبختانه فردا با حضور رئیس‌جمهور که وارد این کشور می‌شوند، ۴ توافقنامه را در حضور رئیس‌جمهور و امیر قطر خواهیم داشت که می‌تواند نقش مهمی در مسأله صادرات و واردات این دو کشور ایفا کند. وزیر راه و شهرسازی همچنین به موضوع تردد به قطر در جام جهانی اشاره و اظهار کرد: تردد در زمان جام جهانی و نحوه این تردد از موضوعاتی بود که امروز در دستور کار قرار دادیم.

ساخت هزار واحد برای حاشیه‌نشینان چابهار

معاون وزیر راه و شهرسازی در جلسه ستاد ملی بازآفرینی پایدار سیستان و بلوچستان بر لزوم بازنگری برنامه اقدام مشترک محلات هدف شهرهای کنارک و چابهار تأکید کرد. محمد آیینی گفت: بازنگری برنامه اقدام مشترک محلات هدف شهرهای کنارک و چابهار باید در دستور کار ستاد بازآفرینی پایدار استان قرار گیرد و سهم هر یک از دستگاه‌های عضو ستاد و شهرداری‌ها مشخص شود. مدیرعامل محلات هدف شهرهای کنارک و چابهار ایران همچنین بر ضرورت تدوین بسته‌های تشویقی شهرسازانه، مالی و اجرایی برای نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده تأکید کرد و گفت: اعمال تخفیف ۱۰۰ درصدی پروانه ساخت در محدوده‌های هدف، کوتاه کردن زمان صدور پروانه ساخت، اعطای تسهیلات مالی با نرخ سود ترجیحی توسط بانک‌ها، پرداخت تسهیلات کمک ودیعه اسکان موقت، اعطای تراکم تشویقی و کاهش هزینه‌های نظام مهندسی از جمله مواردی است که می‌تواند به تشویق سازندگان و مالکان بافت‌های فرسوده برای نوسازی منجر شود که اکنون این موارد در اکثر استان‌ها اجرایی می‌شود.

خبر راه

خبر مسکن

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «ایران» عنوان کرد

برقراری خط دریایی مسافری ایران – قطر قبل از جام جهانی

حمل و نقل مسافری و باری و توسعه سوخت‌رسانی به کشتی‌ها از جمله فرصت‌های همکاری ایران و قطر در حوزه حمل و نقل است



پرهران محمودی
خبرنگار

یخچالی این کالاها صادر می‌شود با این حال هنوز هم محدودیت‌هایی هست؛ بخصوص که بندر حمد دوحه به سمت مدرنیزه شدن رفته و از تردد شناورهای سنتی تا حدودی ممانعت می‌شود.

■ **افزایش تبادلات تجاری**
وی تأکید کرد: بخشی از این مشکلات به ما برمی‌گردد که باید با یک برنامه‌ریزی، اقدام به نوسازی شناورهای سنتی کنیم.

این مقام مسئول ارشد صنعت دریانوردی یادآور شد: بنادر دو کشور تبادلاتی دارند ولی حجم آنها عمدتاً نشان‌دهنده کوچک بودن و سنتی و محلی بودن جابه‌جایی محموله هاست؛ شناورهای منطقه‌ای الزاماً به معنای سنتی بودن نیست بلکه شناورهای کوچک‌تر را شامل می‌شود که تردد آنها در زمان تحریم قطر از سوی کشورهای منطقه، بیشتر شد.

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: اگرچه بخش مهمی از این شناورهای منطقه‌ای به سمت مجهز شدن به کانتینر یخچالی رفته‌اند اما غیر از آن، روابط سیاسی و اقتصادی ما و سابقه پتانسیل زیادی برای گسترش تبادلات دریایی دارد؛ چه به صورت تردد مستقیم کشتی‌ها و شناورها و چه به صورت توسعه روابط فنی در حوزه حمل و نقل دریایی از جمله تعمیرات کشتی‌ها.

وی ایران را از کشورهای مهم آی‌ام‌او (سازمان جهانی دریانوردی) دانست و افزود: قطر هم از کشورهای اثرگذار بر آی‌ام‌او است و امسال هم توانست در شورای راهبری IMO وارد شود و تلاش می‌کنند نقش مهم‌تری در حمل و نقل دریایی ایجاد کند. عباس‌نژاد تأکید کرد: تجربیاتی که ایران در سال‌های تحریم کسب کرد بسیار شد پتانسیل‌های خوبی از نظر مؤسسات رده بندی، بیمه کشتیرانی و سایر بخش‌ها ایجاد کند. می‌توانیم این موارد را به قطری‌ها معرفی کنیم و با توجه به روابط خوب دو کشور، این ظرفیتی را به قطر و دیگر کشورهای منطقه ارائه کنیم تا موقعیت شرکت‌های بیمه حمل و نقل دریایی و

مؤسسات رده‌بندی ایرانی را ارتقا دهیم. وی خاطر نشان کرد: از دیگر موارد همکاری با قطری‌ها می‌تواند در حوزه کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی باشد. عضو هیات‌عامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص بانک‌رینگ (ارائه سوخت به کشتی‌ها) گفت: امکان همکاری با قطری‌ها را در زمینه بانک‌رینگ را داریم و روابط خوب دو کشور شرایط این همکاری را فراهم کرده است بخصوص مشترکات زیادی که ایرانی‌ها با قطری‌ها در زمینه نفت و گاز دارند که زمینه خوبی برای همکاری در خصوص بانک‌رینگ است، ما هم این موضوع را در دستور کار داریم.

■ **حمل و نقل مسافری**
وی درباره تردد شناورهای مسافری میان بنادر ایران و قطر بیان کرد: دلیل روابط اجتماعی دو کشور و حضور ایرانی‌ها در قطر، پتانسیل برقراری سفرهای دریایی وجود دارد، برخی استان‌های جنوبی کشور با قطر رفت و آمد دارند؛ اما چند مشکل هست که باید رفع شوند.

عباس‌نژاد درباره علت منتفی شدن

اعزام شناور مسافری ایران به قطر در سال ۱۳۹۸ اظهار کرد: در آن زمان قرار شد اول پایانه مسافری بندر حمد دوحه بازسازی شود و سپس شناور ایرانی به این کشور برود؛ بعد از آن هم کرونا شایع شد که مشکلاتی برای دنیا در حوزه گردشگری ایجاد کرد و امکان سفر کشتی‌های مسافری به دیگر کشورها نبود.

وی تأکید کرد: برگزاری جام جهانی قطر، فرصت مناسبی ایجاد کرده تا بتوانیم تردهای مسافری میان ایران و قطر را توسعه دهیم بخصوص تردد میان بنادر بوشهر و کیش و قشم با بندر دوحه؛ حتی امکان انتقال گردشگران خارجی از قطر به شهرهای بوشهر و شیراز و همچنین جزایر ایرانی کیش و قشم وجود دارد.

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: طرفین این آمادگی را دارند تا خط دریایی مسافری برقرار شود ولی مسأله‌ای که در این میان وجود دارد، بالا بودن حمل مسافر و آمد دارند؛ اما صرفاً وزارت راه و کشتی‌ها در مسیرهای بین‌المللی از

سوی وزارت نفت است؛ وقتی هزینه سفرهای دریایی به هوایی نزدیک شود، استقبال مسافر و گردشگر هم از دریا کاهش یافته و خود به خود به سمت حمل و نقل هوایی می‌رود.

وی ادامه داد: برای ایجاد فضای رقابتی به سود حمل دریایی مسافر، باید هزینه سوخت کشتی‌ها را که حدوداً ۴۰ تا ۲۵ درصد هزینه جابه‌جایی یک کشتی را تشکیل می‌دهد، کاهش داد؛ وقتی وزارت نفت سوخت را به شناورها به نرخ بانک‌رینگ خلیج فارس می‌دهد که احتمالاً تنی ۶۰۰ تا ۷۰۰ دلار است، عملاً امکان جذب مسافر دریایی نیست.

این مقام مسئول در وزارت راه گفت: با وزارت نفت مذاکراتی داشته‌ایم و امیدواریم وزارت نفت در خصوص محاسبه سوخت کشتی‌های مسافری به مقاصد بنادر کشورهای خلیج فارس به نرخ پارانه‌ای، همکاری کند. بخصوص که کشتی‌هایی که از بنادر ایران به بنادر منطقه می‌روند حداکثر ۱۰ تا ۱۲ فروند است و در مقابل هزینه‌ای که دولت برای تخصیص سوخت پارانه‌ای به

دیگر بخش‌های حمل و نقلی می‌کند، رقم ناچیزی است. عباس‌نژاد اضافه کرد: اتصال جزایر و قلمرو خودمان به قطر در دوره برگزاری جام جهانی با استفاده از خطوط مسافری دریایی، آورده زیادی نصب کشور خواهد کرد و به رونق گردشگری می‌انجامد.

ولی اظهار داشت: ما حتی امکان ایجاد تور گردشگری میان بنادر جنوبی و جزایر ایرانی خلیج فارس داریم اما به دلیل بالا بودن هزینه سوخت، ایجاد چنین مسیری، هزینه بسیار بالایی در پی دارد و گردشگران استقبال نمی‌کنند؛ کما اینکه در حال حاضر هم گردشگران به دلیل ارزان‌تر بودن، به ترکیه می‌روند. عباس‌نژاد خاطر نشان کرد: امیدواریم سوخت با نرخ پارانه‌ای تا ۸۰ درصد نرخ مستقیم به وزارت نفت تعامل کنیم و به دلیل نرخ پارانه‌ای قرار گیرد تا به صرفه باشد.

وی تأکید کرد: خطوط چابهار-مسقط، بندرعباس-دوبی و بوشهر-دوحه از خطوطی هستند که قطعاً با استقبال خوب مسافران مواجه خواهند شد.

تا پایان سال ۴۲ هزار میلیارد تومان از اقساط مسکن مهر باز خواهد گشت

مسکن مهر عامل تورم و نقدینگی نبود



مدیرعامل بانک مسکن گفت: رقم کل اقساط بازگشتی وام‌های مسکن در سال جاری به ۴۲ هزار میلیارد تومان خواهد رسید و اقساط برگشتی وام‌های مسکن، یکی از روش‌های تأمین مالی طرح نهضت ملی مسکن خواهد بود.

روز گذشته هشتمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی با موضوع «مسکن؛ پیشران تولید» در وزارت راه و شهرسازی برگزار شد. محمود شایان، مدیرعامل بانک مسکن در این همایش، با اشاره به قانون جدید جهش تولید مسکن مصوب سال جاری که سهم بخش مسکن از تسهیلات بانکی را ۲۰ درصد اعلام می‌کند، افزود: افزایش این سهم به ۲۰ درصد جای نگرانی ندارد چون خلق پول جدید نمی‌شود بلکه قرار است سهم سایر بخش‌ها جابه‌جا شده و از کشاورزی و صنعت به بخش مسکن هدایت شود.

شایان گفت: بر اساس آمار بانک مرکزی، متوسط رشد نقدینگی در متوسط ۴۷ ساله اخیر از سال ۱۳۵۳ تاکنون ۲۷ درصد بوده است. این شاخص در دوره پس از مسکن مهر از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۹ معادل ۲۸ درصد بوده است. یعنی یک درصد افزایش رشد نقدینگی داشتیم.

مدیرعامل بانک مسکن در این باره گفت: همچنین رشد نقدینگی از سال ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۹ مجدداً به ۲۷ درصد برمی‌گردد. رشد نقدینگی ۸ سال قبل مسکن مهر هم ۲۸ درصد بوده است بنابراین عملکرد خط اعتباری مسکن مهر، تأثیری در رشد نقدینگی نداشته است. مدیرعامل بانک مسکن درباره تأثیر خط اعتباری مسکن مهر در رشد پایه پولی گفت: از سال ۱۳۵۳ تا ۱۳۹۹ متوسط رشد پایه پولی ۲۴ درصد بوده است.

■ **ساخت ۵۲۰ هزار واحد مسکن شهری از ابتدای سال**
محمود محمودزاده، معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی نیز در این همایش گفت: همزمان با تأمین

زمین ساخت یک میلیون واحد نهضت ملی، از حدود ۳۶۰ هزار واحد مسکن شهری در سال ۹۸ به ساخت ۴۰۸ هزار واحد در سال ۹۹ و ساخت ۵۲۰ هزار واحد در سال ۱۴۰۰ رسیدیم که نوید بازگشت به سال‌های پررونق ساخت و ساز کشور است.

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره میزان ایجاد اشتغال ساخت مسکنی ۲.۴ اظهار داشت: هر واحد مسکنی ایجاد اشتغال مستقیم یا غیرمستقیم چهار میلیون مسکن حدود ۹.۶ میلیون اشتغال ایجاد و حفظ می‌کند. این مقام مسئول گفت: در سال ۱۴۰۰ در دوازدهمین ماه سال، به میزان ساخت و ساز و تکمیل پروژه ساختمانی در سال ۹۴ می‌رسیم که بیش از ۵۰۰ هزار واحد مسکنی در سال است. سیل افول از ۹۴ در طرف پایین در حال بازگشت است.

محمودزاده گفت: در مدت کمتر از پنج ماهی که قانون جهش تولید مسکن به وزارت راه ابلاغ شده، ۹۸۰ هزار واحد زمین با کاربری مسکنی برای طرح تأمین شده که کلنگ‌زنی ۳۲۰ هزار واحد آن انجام شده و ۱.۴ میلیون اراضی زمین تعیین و در دست بررسی است.