



کمرنگ شدن نقش آذربایجان با ترانزیت دریایی ایران به روسیه و قزاقستان

با راه اندازی ۶ خط منظم دریایی از بنادر شمالی ایران به بنادر روسیه و قزاقستان، نقش جمهوری آذربایجان به عنوان کشور ثالث در ترانزیت و صادرات کالا به روسیه کمرنگ می شود ولی در این حوزه باید به مواردی نظیر تردد کشتی ها با ظرفیت کامل، ایجاد زنجیره تامین یکپارچه و حذف تردد یک سر خالی، توجه داشت.

به گزارش آران نیوز به نقل از خبرگزاری فارس در چند روز گذشته توافقنامه ای میان سازمان توسعه تجارت ایران و شرکت کشتیرانی دریای خزر صورت گرفت که بر اساس آن مقرر شد ۶ خط منظم حمل دریایی از بنادر شمالی ایران به بنادر روسیه و قزاقستان توسط کشتیرانی دریای خزر راه اندازی شود.

طبق این توافقنامه قرار است در فاز نخست، ۶ خط منظم از مبادی بنادر شمالی ایران به مقصد بنادر «آستراخان» و «ماخاچ کالا» روسیه و همچنین بندر «اکتائو قزاقستان» از اول آبان اجرایی شده و شرکت کشتیرانی دریای خزر به نمایندگی از کشتیرانی جمهوری اسلامی، ایران نسبت به حمل کالا های صادراتی **به صورت** منظم و ماهانه اقدام کند.

* مانع تراشی آذربایجان در صادرات ایران به روسیه

عملیاتی شدن این پروژه خبر بسیار خوبی برای تجار و فعالان اقتصادی حوزه اوراسیا و خصوصا صادرکنندگان به کشور روسیه خواهد بود زیرا به دلایل مختلف حمل کالا به همسایه های شمالی را تسهیل خواهد کرد، شاید یکی از مهمترین دلایل آن حذف **جمهوری آذربایجان** به عنوان کشور ثالث در ترانزیت و صادرات کالا به روسیه باشد.

سال گذشته با افزایش دو برابری صادرات ایران به روسیه، جمهوری آذربایجان با ایجاد موانع مختلف در گمرک آستارا موجب معطلی و ایجاد صف کیلومتری کامیون ها در مرز شده بود و این اتفاقات به افزایش چشمگیر کرایه و زمان حمل کالا از ایران به روسیه انجامید، مهمتر از همه آن که این سنگ اندازی ها منجر به افت کیفیت و فاسد شدن محصولات صادراتی ایران به روسیه شد.

اما اکنون با راه اندازی خطوط کشتیرانی از بنادر شمالی ایران به سمت روسیه، حمل کالا به صورت مستقیم انجام خواهد شد و نه تنها دیگر پای کشور ثالثی در میان نخواهد بود بلکه تجار و صادرکنندگان می توانند از مزایای حمل و نقل دریایی نیز بهره مند شوند.

* کاهش هزینه حمل کالا بین ایران و روسیه از طریق مدل دریایی

امین اعظمی، کارشناس اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران در این باره به خبرنگار فارس می گوید: استفاده هر چه بیشتر از دریای خزر برای تبادلات کالا میان ایران و روسیه، بالاخص در این برهه زمانی که جمهوری آذربایجان به دنبال تنش با همسایه خوش نام خود یعنی جمهوری اسلامی ایران است، بسیار اقدامی شایسته است زیرا بار دیگر امکان داشت در نیمه دوم سال که صادرات ایران به روسیه با افزایش خوبی رو به رو می شود اتفاقات ناگوار سال گذشته در مرز با کشور جمهوری آذربایجان رخ دهد و معاملات تجاری رو به رشد ایران و روسیه دچار لطمه شود.

وی اظهار کرد: در کنار این موضوعات، یکی دیگر از مزایای مهم استفاده از خطوط دریایی برای صادرات به روسیه، هزینه و کرایه حمل کالا است که در هزینه تمام شده تجارت در سطح بین المللی نیز نقش بسیار تعیین کننده ای دارد؛ واضح است که حمل و نقل دریایی نسبت به روش های دیگر حمل و نقل ارزان تر است اما مدل و چگونگی اجرای آن، در تعیین کرایه حمل به شدت حائز اهمیت است.

* لزوم تردد کشتی ها بین ایران و روسیه با ظرفیت کامل/ضرورت ایجاد یک زنجیره تامین یکپارچه

کارشناس اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران اضافه کرد: حال که راه اندازی خطوط کشتیرانی به طور جدی در دریای خزر مورد توجه قرار گرفته است باید اقداماتی صورت گیرد و ساز و کارهایی ایجاد شود تا صادرات کالا از ایران به روسیه از طریق حمل و نقل دریایی، توجیه پذیری اقتصادی داشته باشد، برای دستیابی به این مهم توجه به دو نکته بسیار حائز اهمیت است.

وی افزود: اول آنکه کشتی حدامقدور با ظرفیت کامل از بنادر ایران به سمت بنادر مقصد در روسیه حرکت کند، بر اساس آمار حجم صادرات سال گذشته ایران به روسیه که بیش از یک میلیون تن بوده است، این ظرفیت کاملا وجود دارد تا کشتی ها با تکمیل گنجایش خود به سمت بنادر روسیه مانند آستراخان و ماخاچ کالا حرکت کنند، اما برای تحقق این مهم نیاز است تا تجار و صادرکنندگان به روسیه، همگی **بسج** شوند تا با ایجاد یک زنجیره تامین یکپارچه، این امکان فراهم شود. ذکر این نکته بسیار حائز اهمیت که محصولات صادراتی ایران به روسیه را اغلب مواد غذایی و کشاورزی تازه تشکیل می دهد که فساد پذیری بالایی دارد بنابراین باید در اسرع وقت در بنادر شمال کشور بارگیری شده و به کشور هدف ارسال شود.

* مسیر کشتی ها بین ایران و روسیه تردد یک سر خالی نداشته باشد

اعظمی بیان کرد: نکته دیگر که باید به آن توجه داشت مسیر برگشت کشتی از روسیه به سمت ایران است که در این مسیر نیز باید کشتی با ظرفیت کامل باز گردد، توضیح بیشتر آن که کشتی ها باید هم در مسیر رفت به روسیه و هم در مسیر بازگشت به ایران با تکمیل ظرفیت باری خود تردد کنند تا در کل هزینه حمل و نقل تمام شده برای کشتی و به دنبال آن کرایه حمل برای تجار و صادرکنندگان توجیه پذیری اقتصادی پیدا کند.

* امکان راه اندازی حمل و نقل ترکیبی از روسیه تا خلیج فارس

وی با بیان اینکه این مسئله پیچیدگی های خاصی دارد، توضیح داد: همان طور که گفته شد صادرات ایران به روسیه اغلب شامل میوه جات، سبزیجات و در کل مواد غذایی تازه است که باید توسط کانتینرهای یخچالی به روسیه صادر شود در حالی که صادرات روسیه به ایران اغلب شامل غلات است که اصطلاحا به صورت فله ای در کشتی بارگیری و حمل می شود، این عدم تطابق کالاهای صادراتی و وارداتی و متفاوت بودن نوع حمل آن ممکن است موجب شود کشتی ها در یکی از مسیرهای رفت یا برگشت با ظرفیت کامل حرکت نکنند.

کارشناس اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران ادامه داد: برای حل بخشی از این مشکل می توان به صادرات روسیه به کشورهای حاشیه خلیج فارس اشاره کرد، فدراسیون روسیه سالانه بالغ بر ۵ میلیارد دلار به کشورهای حاشیه خلیج فارس صادرات دارد که بخشی از آنها **از آنها** خوار و باری تشکیل می دهد که نیاز به حمل با کانتینر یخچالی دارد بنابراین این امکان وجود خواهد داشت تا با پیگیری مسئولان دو کشور ایران و روسیه، حمل و ترانزیت این کالاها از طریق ایران انجام شود تا هم کشتی ها در دریای خزر با حداکثر استفاده از ظرفیت خود تردد کنند و کرایه حمل صادرات ایران به روسیه در حد امکان کاهش یابد و هم ارز آوری قابل توجهی به واسطه ترانزیت کالا از روسیه به کشورهای حاشیه خلیج فارس از خاک ایران عاید کشور شود.

وی بیان داشت: در نهایت همچنین باید به این نکته اشاره کرد که همه این تلاش ها و اقدامات در راستای فعال سازی کریدور شمال & جنوب نیز خواهد بود و می توان با تکمیل زیرساخت های ریلی و جاده ای در داخل کشور و تقویت مسیرهای دریایی در خزر به این مهم نیز دست یافت زیرا رونق هر چه بیشتر حمل و نقل دریایی در خزر این نکته را به کشورهای منتفع از کریدور شمال- جنوب یادآوری می کند که این مسیر می تواند هر چه زودتر به حمل ایمن و ارزان کالاها تبدیل شود.