

چرتکه

ترانزیت دریایی، گزینه

بی‌ضرر برای ایران

بخش اقتصاد– ایران ازجمله کشورهایی است که به‌لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند است و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمد‌های ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به‌نحو مطلوب استفاده کند. خلیج فارس در جنوب ایران، کشورهای عمدهٔ تولیدکننده نفت جهان را درخود جای داده است. این منطقه گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از غرب و شرق نیز با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به‌عبارتی ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و درعین حال نیز به‌نوبه خود می‌تواند نقش پل ارتباطی میان این کشورها را (با یک‌دیگر و سایر مناطق جهان) ایفا کند. از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر دراختیارداشتن منابع وثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند عامل توسعه ترانزیت و تجارت درمنطقه باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون‌به‌صرفه است، به‌نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.

ظرفیت حمل و نقل دریایی ایران

ایران دارای ۱۱ بندر بازرگانی با ظرفیت ۱۸۶ میلیون تن کالا است. همچنین تمام ناوگان‌های جمهوری اسلامی توان جابجایی بیش از ۶.۵ میلیون تن کالا را در سطح بین‌المللی دارند. با اینکه وسعت دریایی ایران بیش از وسعت دریایی کشورهای حوزه خلیج فارس است، اما جایگاه حمل و نقل دریای کشور در بین این کشورها هنوز پایین‌تر بوده و آن‌ها کالای بیشتری را جابه‌جا می‌کنند. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی مناسب امکان انجام تمام روش‌های حمل‌ونقل دریایی را دارد، یکی از این روش‌ها کراس‌استافینگ است. روش کراس حمل و نقل کراس‌استافینگ (CROSS STUFFING) : این روش زمانی به‌کار برده می‌شود که امکان ارسال کالا از طریق دریا به کشوری میسر نباشد؛ به گونه‌ای که کالا ابتدا از راه زمینی وارد بندر شده و سپس کانتینر آن به کشتی ترانزیت منتقل می‌شود.

روش حمل و نقل چارترینگ (CHARTERING): یکی‌دیگر از انواع روش‌های حمل‌ونقل دریایی ایران روش چارترینگ است. از این روش زمانی استفاده می‌شود که بارها بسیار بزرگ و حجیم باشند و امکان بسته‌بندی آن‌ها وجود نداشته باشد. برای حتما باید کشتی‌های باربری اجاره شوند.

روش حمل و نقل ترانشیپ (TRANSHIPMENT): در این روش از حمل‌ونقل، کالاها از یک کشتی به کشتی دیگر منتقل می‌شوند. زمانی این روش اتخاذ می‌شود که یک بندر به‌صورت مستقیم قادر به حمل دریایی کالا نباشد، به‌گونه‌ای که ممکن است فضای کافی برای ورود کشتی‌های ترانزیتی نداشته باشد. روش حمل و نقل گروپاژ (GROUPAGE): یکی از روش‌های رایج در حمل‌ونقل دریایی ایران روش گروپاژ است. در این روش چند تاجر با یکدیگر قرارداد امضا کرده و کالاهای خود را به صورت گروهی از طریق یک کشتی ارسال می‌کنند. همچنین می‌توان کوچک‌ترین کالاهای خود را از طریق این روش ارسال کرد. اینکار باعث می‌شود تا هزینه‌های ترانزیت بار برای تاجران به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش یابد. روش حمل و نقل کالاهای فله‌ای (BULK): روش حمل‌ونقل کالاهای فله‌ای شباهت زیادی به چارترینگ دارد با این تفاوت که هر کالایی چه کوچک و چه بزرگ بدون بسته‌بندی و به صورت فله‌ای ترانزیت، اما بیشتر کالاهای کوچک از طریق این روش ترانزیت می‌شود.

مزیت حمل‌ونقل دریایی ایران

با توجه به موقعیت اهربردی و ترانزیتی کشور، فرصت‌های زیادی برای رونق صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران وجود دارد، به‌گونه‌ای که با قرار گرفتن در مسیر راهروهای ترانزیتی شمال–جنوب، امکان برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، آسیای میانه و قفقاز، اروپای شرقی و اروپای مرکزی به آسیای جنوب و خاور دور از طریق آب‌های ایران میسر است. همچنین، به دلیل قرار گرفتن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری و اقتصادی اکو (ایران، ترکیه، پاکستان در جایگاه هسته‌های اولیه این گروه) فرصت‌های همکاری زیادی وجود دارد. این امر سبب می‌شود تا کسب درآمدهای ترانزیتی ایران بسیار افزایش یابد و به رشد اقصاد کشور کمک کند.

علی ضیایی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل درباره ترانزیت دریایی می‌گوید: توسعه ترانزیت ریلی میان چین و اروپا، یکی از بهترین فرصت‌ها برای احیا و رشد ترانزیت ایران است، نهادهای مسئول و همچنین فروراردرها در بخش خصوصی در صورت اهتمام می‌توانند ایران را به‌عنوان یکی از ارکان کریدور شرق–غرب و راه ابریشم مطرح سازند. او ادامه داد: شاید بتوان این شرایط را پس از فروپاشی شوروی و ایجاد کشورهای محصور در خشکی بهترین فرصت برای ترانزیت ایران دانست. پس از فروپاشی شوروی کشورهای محصور در خشکی در همسایگی کشور به وجود آمدند که برای گسترش اقتصاد خود نیازمند عبور از ایران برای دسترسی به آب‌های بین‌المللی بودند، اما در آن زمان به دلیل اتکای اقتصاد ایران بر فروش نفت خام، توجه مناسبی به این فرصت بزرگ اقتصادی نشد. این کارشناس اقتصاد حمل و نقل اضافه کرد: باوجود اینکه در ۳۰ سال گذشته ایران این فرصت را مغتنم نشمرده است، هم‌اکنون پنجره فرصت دیگری به روی ترانزیت کشور باز شده که باید آن را غنیمت شمرد و از تکرار اشتباهات گذشته اجتناب کرد. وی اضافه کرد: پس از عضویت ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای، ارتباط ایران و ترکمنستان که یکی از همسایگان کلیدی ایران در کریدور شرق–غرب و شمال–جنوب است، پس از چند سال تیرگی به سمت افق‌های روشنی حرکت کرد. درصورت ادامه روند تعمیق همکاری‌های ایران و ترکمنستان و برقراری سیر قطارهای ترانزیتی بین ایران و چین از طریق این کشور، کریدور شرق–غرب ایران می‌تواند در مسیر تحقق قرار بگیرد.

{ اقتصادی }

احداث خط آهن رشت–آستارا و منافع منطقه‌ای

محسن پاک‌آیین



حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در تاریخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۸ در دیدار آقای ولادیمیر پوتین با تأیید سخنان رئیس‌جمهور روسیه درباره ضرورت راه‌اندازی خط آهن رشت– آستارا، این کار را موجب تکمیل خطِ حمل و نقل شمال– جنوب و به نفع هر دو کشور دانستند.

احداث خط آهن رشت –آستارا یکی

از طرح های مهم در حوزه حمل و نقل است که پس از استقلال جمهوری آذربایجان همواره از محورهای مذاکرات تهران-باکو بوده و از دوره ریاست جمهوری آقایان هاشمی رفسنجانی و حیدر علی اف مورد توجه روسای جمهور فقید دو کشور قرار داشته است. آقای حیدر علی‌اف در خاطرات خود با اشاره به دیدار با رهبر معظم انقلاب اسلامی در تاریخ ۱۳۸۱/۰۲/۱۹ در مورد ایجاد خط ارتباطی شمال – جنوب از طریق خط آهن از روسیه به شمال ایران و در نهایت بندرعباس و جاده ارتباطی باکو – آستارا می گوید: «با انجام این طرح ها، همکاری دو کشور بسیار گسترش می‌یابد.»

انتقال کالا از طریق راه آهن، نسبت به انتقال از طریق جاده، مزیت های بسیاری در زمینه های امنیت، سرعت و قیمت، داشته وهزینه های ریلی نسبت به هزینه های دریایی و جاده ای بسیار کمتر است. جمهوری اسلامی ایران به دلیل موقعیت خاص ژئوپولیتیک خود، حلقه اتصال آسیا به اروپا و آفریقا بوده و احداث خطوط ریلی، اهمیت جایگاه ترانزیتی ایران در منطقه را مضاعف می سازد.

تکمیل دالان شمال – جنوب با احداث خط آهن رشت- آستارا نه تنها موقعیت ارتباطی ایران را ارتقا می دهد بلکه کشورهای حاشیه خلیج فارس،آسیای مرکزی و قفقاز، هند، پاکستان، افغانستان را به دریای سیاه

و اروپا متصل می کند. سالیانه حداقل ۲ میلیون تن بار از این مسیر می تواند حمل شود و این اتفاق تحول عمده ای را در حمل و نقل بین المللی و منطقه ای و ارتقای مبادلات بازرگانی به وجود می آورد. همچنین با راه اندازی این طرح ریلی، حمل و نقل کالا در مقایسه با مسیر دریایی به ۲۵ روز کاهش خواهد یافت و این وضعیت، کاهش ۳۰ درصدی هزینه را به همراه خواهد داشت.

میزان ترافیک پیش بینی شده در سال اول بهره برداری از محور رشت-



آستارا حدود سه میلیون تن بار و دویست هزار نفر مسافر است که در سال های بعد به چهار میلیون تن بار و پانصد هزار نفر مسافر افزایش خواهد یافت. در حال حاضر از هندوستان و کشورهای اروپایی میلیونها تن کالا در مدت شصت روز به حوزه قفقاز ترانزیت می شود که با تکمیل دالان شمال – جنوب این مدت به ده تا چهارده روز کاهش می یابد.

احداث راه آهن رشت – آستارا به طرح دالان جنوب – غرب و پیشرفت اقتصادی بندر چابهار نیز کمک کرده و حمل و نقل از مسیر ایران از مسیر

جنجال بازگشت قیمت ها به شهریور ۱۴۰۰

ارز ترجیحی فراهم نیست و باید دست نگه داشت.

به گفته ارکانی مجلس به اصرار میرکاظمی این تصمیم را پذیرفت اما شرطی گذاشت مبنی بر اینکه در صورت حذف، افزایش قیمت‌ها به گونه‌ای جبران شود که مردم برای این کالاهای اساسی قیمتی بالاتر از قیمت شهریور



۱۴۰۰ پرداخت نکنند و الزام قانون این است.

این نماینده مجلس افزود: حال با توجه به اینکه رعایت این الزام قانونی برای دولت بار مالی دارد و با کمبود منابع مواجه است این لایحه را فرستاده تا این تکلیف برداشته شود اما به نظر من در نهایت مجلس با آن موافقت نخواهد کرد.

اما باید به این نکته توجه کرد که همانطور که پیش از این بارها به آن اشاره شده بود تعیین دستوری قیمت‌ها و نگه داشتن آن‌ها در بازه زمانی خاص، هرگز نتوانسته موفقیت آمیز باشد.

اینکه با حذف ارز ترجیحی قیمت برخی کالاها افزایش یافت و شوک مقطعی به اقتصاد وارد شد، امری طبیعی و اجتناب ناپذیر بود. همانطور که دیدیم در

اقیانوس هند را تسهیل می کند، با توجه به جنگ اوکراین و ناامنی در بخش هایی از دریای سیاه، استفاده از مسیر ایران برای کشورهای اروپایی نیز حائز اهمیت خواهد بود.

مرحله اول این مسیر، تحت عنوان خط آهن آستارا – آستارا در فروردین ۱۳۹۷ و با حضور مجاری روسای جمهوری ایران و آذربایجان افتتاح شد. در این مرحله، مسیر ریلی آستارای آذربایجان به طول هفت کیلومتر به آستارای ایران و با سرمایه گذاری جمهوری آذربایجان متصل گردید. در تاریخ ۱۵ اسفند همین سال نیز مرحله پایانی خط آهن قزوین- رشت راه اندازی شد و این اتفاق نقطه امیدی برای احداث خط آهن رشت– آستارا ایجاد کرد.

برای احداث خط ریلی رشت – آستارا به طول ۱۶۵ کیلومتر، هزینه ای معادل یک میلیارد دلار برآورد شده که جمهوری آذربایجان آمادگی خود را برای سرمایه گذاری (فاینانس) به مبلغ پانصد میلیون دلار، اعلام کرده است. با توجه به ابراز علاقه آقای پوتین برای راه اندازی این مسیر، می توان روی

مشارکت مالی روسیه نیز حساب کرد.

چنانچه مرحله دوم خط آهن رشت– آستارا در مسیر رشت– انزلی به مسافت ۳۵ کیلومتر ظرف یک سال آینده راه اندازی شود، تقویت حمل و نقل ترکیبی(دریا-جاده-ریل) نه تنها به درآمدزائی کلان در سطح کشورخواهد انجامید بلکه موجب پیشرفت اقتصادی استان گیلان نیز خواهد شد.

خط آهن رشت – آستارا نه تنها محور دوستی ایران و جمهوری آذربایجان بوده بلکه موجب تقویت سیاست همسایگی ایران و توسعه مناسبات با کشورهای مجاور بخصوص روسیه خواهد شد. دستور آقای رئیسی رئیس جمهور به معاون اول برای تسریع در اجرای دالان ترانزیتی مهم رشت– آستارا که بعد از دیدار با آقای پوتین صادر شد، در همین رابطه حائز اهمیت تلقی می شود.

نکته آخر اینکه مردم ایران و منطقه انتظار دارند در دولت سیزدهم مراحل اجرایی ساخت راه‌آهن رشت – آستارا آغاز و به پایان برسد و گام بلندی در مسیر مقاوم سازی اقتصاد و خنثی سازی تحریم های ظالمانه آمریکا علیه ایران، برداشته شود.

آمار مربوط به تورم خردادماه نیز این موضوع خود را نشان داد اما در تیرماه تورم به روند میان مدت قبلی خود نزدیک شد.

در این بین باید بدانیم که در شرایطی که در اقتصاد ایران میانگین تورم سالانه حدود ۴۰درصد است؛ نمی‌توان انتظار داشت که قیمت‌ها در

شهریورماه ۱۴۰۰ متوقف شود. حتی اگر یارانه ثابتی هم برای یک کالا پرداخت شود، اگر اقتصاد دچار تورم باشد؛ نمی‌تواند مانع افزایش قیمت آن کالا شود. بنابراین اگر در چنین شرایط تورمی دولت قصد دارد افزایش قیمت کالایی خاص را جبران کند یا باید یارانه تخصیصی خود را افزایش دهد که با توجه به کمبود منابع و کسری بودجه امری غیرممکن است و درنهایت با افزایش تورم منجر به افزایش قیمت بیشتر می‌شود؛ یا اینکه به سراغ کنترل ریشه‌ای تورم برود و با مهار آن مانع افزایش شدید قیمت‌ها بشود.

تعیین یک زمان مشخص به عنوان مبنای قیمت‌ها، آن هم زمان شروع به کار دولت سیزدهم، نشان می‌دهد کسانی که این شرط را وضع کردند چندان اطلاعی از سازوکار علم اقتصاد ندارند و تصور می‌کنند که تنها با دستور و شرط می‌توان اقتصاد را مدیریت کرد و به قیمت‌ها فرمان داد.

شرطی که نمایندگان مجلس برای حذف ارز ترجیحی گذاشتند از ابتدا غیرقابل انجام و ادامه تخصیص این ارز نیز غیرممکن بود؛ بنابراین این ادعا که شرط مجلس برای حذف ارز ترجیحی توقف قیمت‌ها در شهریور ۱۴۰۰ بود، انتظاری نادرست و غیرکارشناسی است.

درنتیجه حال که دولت تصمیم به حذف یک شرط غیرعقلانی و غیرکارشناسی از متن قانون بودجه گرفته باید دید می‌تواند نمایندگان مجلس را با خود همراه کند؟

به نظر می‌رسد بهتر است مجلس از این اقدام اشتباه خود در زمان تصویب قانون بودجه عقب نشینی کند و به اختیار خود اصول اقتصاد را بپذیرد و الا بازارها همانطور که تا به الان هم نشان داده اند، باز هم به نمایندگان و هر کسی که تصورات اشتباه از اقتصاد دارد، اثبات خواهند کرد که قیمت‌ها نه در قوانین بودجه بلکه بر اساس واقعیت‌های اقتصادی تعیین می‌شوند و اگر نمایندگان محترم هم تمایلی به ثبات قیمت‌ها دارند باید در قوانین به کسری بودجه دولت مهار بزنند!

پایانی بر رونق مسکن، قیمت ها تا کجا پایین می آید؟

کمبود خانه در اکثر کشورها است که بسته به برآورها، آمریکا ۳.۸ تا ۵.۸ میلیون واحد مسکونی کم دارد. انگلیس سالانه به ۳۴۵ هزار خانه جدید نیاز دارد و تنها موفق به ساخت نیمی از این تعداد می‌شود و کانادا با سرعت فزلی ساخت و ساز تا سال ۲۰۳۰ به ۳.۵ میلیون واحد مسکونی دیگر نیاز دارد. عامل دیگر بازارهای کار فشرده است. بیکاری پایین در بسیاری از کشورهای ثروتمند به این معنی است که مردم کمتر از بدهی‌های خود عقب می‌مانند. این امر در کنار منابع مالی قوی‌تر خانوار، باید از رکود در مقیاس بحران مالی در همه بازارها به جز متزلزل‌ترین بازارها جلوگیری کند.

اما این رنج به شکلی نابرابر پخش خواهد شد. نقاط داغ از همه‌گیری به ویژه آسیب پذیر هستند. در طول قرنطینه، جست‌وجوی باغ‌های بزرگ یا فضای سبز، بازارهای مسکن را دچار آشفتگی کرد. پارسی‌ها به حومه فرانسه گریختند. ساکنان ترکیه استانبول را به مقصد شهرهای تفریحی ترک کردند. لندن‌ئی‌هایی که می‌خواستند دور کاری کنند، به محله‌های سرسبزی مانند ریچموند و دالویج هجوم آوردند و یا به کلی برای خرید خانه‌های ارزان‌تر از شهر گریختند. شکستگی‌هایی در این بازارها ظاهر شده است. رقابت‌های پیش‌بینهاد قیمت کمتری در شهرهای کوهستانی آمریکا و ایالت‌های کمربندی آفتابی که کالیفرنایی‌ها و نیویورکی‌های پردرآمد را جذب می‌کنند، در حال وقوع است. بیش از نیمی از خانه‌های قابل فروش در سالت لیک سیتی از ایالت یوتا در ماه ژوئن کاهش یافت. در آیداهو سه پنجم از خانه‌های قابل فروش در این شرایط قرار گرفتند. اکنون این سوال مطرح می‌شود که قیمت‌ها

چقدر پایین خواهد آمد؟

بانک سلطنتی کانادا فکر می‌کند فروش در این کشور از اوج خود در سال ۲۰۲۱ بیش از ۴۰ درصد کاهش خواهد یافت، حتی بدتر از بحران مالی که در آن زمان ۳۸ درصد کاهش یافته بود. سایر موارد ممکن است در نقاط دیگر تا این اندازه دراماتیک نباشد. اما برای مالکانی که عادت دارند قیمت‌ها فقط در یک جهت حرکت کنند، هر کاهش قیمتی به عنوان یک شوک در نظر گرفته می‌شود.

که وام‌های با نرخ ثابت رایج است، احتمال کمتری وجود دارد که مالکان خانه با افزایش هزینه‌های وام مجبور به فروش خانه‌های خود شوند. در استرالیا و سوئد، تحلیل‌گران تخمین می‌زنند که قیمت‌ها ممکن است تا ۱۵ درصد کاهش یابد. با سطوح بالاتر بدهی خانوارها و در نتیجه قرار گرفتن بیشتر در معرض افزایش نرخ‌ها، کانادا و نیوزیلند آسیب‌پذیرترین کشورها هستند – قیمت‌ها در این کشورها ممکن است تا ۲۰ درصد کاهش یابد. دو عامل باید از ورود قیمت مسکن به مارپیچ مرگ جلوگیری کند. یکی