

«فرهیختگان» گزارش می دهد

از مهم ترین بندر ایران چه می دانیم؟

■ سهم بندر شهید رجایی از صادرات و واردات دریایی ایران ۵۳ درصد و از جابه جایی کانتینری ۸۲ درصد است



روز گذشته وقوع انفجار مهیب در بندر شهید رجایی بندر عباس، این بندر را در صدر اخبار کشور قرار داد. براساس آخرین گزارش ها تا غروب روز گذشته تعداد مصدومان و آسیب دیدگان این حادثه تلخ به ۷۰۰ نفر رسید. فارغ از اینکه دلیل این اتفاق چه بوده (که هنوز گزارش نهایی منتشر نشده)، بندر شهید رجایی به واسطه نقش و اهمیت بی بدیلش در اقتصاد و تجارت ایران، یکی از مهم ترین گلگاه ها و راه های تنفس کشور مان به ویژه در دوره تحریم ها بوده است. براساس داده های رسمی، در حال حاضر این بندر سهم ۸۲ درصدی از نقل و انتقال کانتینری کشور، سهم ۷۰ درصدی در ترانزیت و سهم ۵۳ درصدی از صادرات و واردات کشور را بر عهده دارد. طبق داده های سازمان بنادر و دریانوردی ایران، باوجود فعالیت ۲۳ بندر در صادرات و واردات ایران، این بندر به همراه بندر امام خمینی سهم ۸۳ درصدی از تجارت دریایی کشور را در دست دارند.

■ بنادر و کشتیرانی ایران در خط مقدم جنگ اقتصادی

در دوره ای که شدیدترین تحریم ها علیه بندار ایران اعمال شده یکی از اصلی ترین بخش هایی که آمریکا تمرکز ویژه ای برای از کار انداختن آن داشته بخش بندار و کشتیرانی ایران بوده است. به لحاظ جغرافیایی تحریم های کشتیرانی آمریکا مبدأ (افراد، شرکت ها و بنادر ایران)، مسیر کشتی ها، خطوط کشتیرانی و پوشش بیمه و مقصد افراد، شرکت ها، بندار و پوشش بیمه کشتیرانی را هدف قرار داده است تا اثر گذاری تحریم ها به حداکثر برسد. حوزه های موضوعی تحریم های کشتیرانی آمریکا علیه ایران و سایر کشور ها عبارتند از: بیمه های دریایی، مدیران و شرکت های ثبت پرچم، مقامات مسئول در مدیریت و کنترل بندار، انجمن ها و شرکت های کشتیرانی، بازرگانان تأمین کنندگان و کارگزاران کالاها، مؤسسات مالی، صاحبان کشتی، اپراتور ها و چارتر کنندگان، انجمن های طبقه بندی، ناخدا های خطوط کشتیرانی و شرکت های خدمه. به استناد گزارش های بین المللی، تحریم های ایالات متحده علیه کشتیرانی ایران که از سال ۱۳۹۷ مجدداً اعمال شده و شروع آن از سال ۲۰۰۵ بوده، شدیدترین نوع رژیم تحریمی در تاریخ کشتیرانی تجاری جهان بوده است.

اما با وجود تحریم های ظالمانه علیه بندار و کشتیرانی ایران، داده های رسمی نشان می دهد بندار کشور مان در خط مقدم جنگ اقتصادی عملکرد قابل تحسینی داشته اند به طوری که، بر اساس داده های آمارنامه سازمان بنادر و دریانوردی کشور، حجم تخلیه و بارگیری کالا در کشور از حدود ۹۳ میلیون تن در سال ۱۳۸۳ به ۱۴۰ میلیون تن تا سال ۱۳۸۹ رسیده و این میزان در سال های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ به ۱۳۵ و ۱۳۹ میلیون تن و در سال ۱۳۹۲ به ۱۴۰ میلیون تن رسیده است. با امضای برجام تا سال ۱۳۹۶ حجم تخلیه و بارگیری کالا به ۱۵۷ میلیون تن می رسد. با شروع تحریم های ظالمانه دوره اول دونالد ترامپ، در سال ۱۳۹۷ حجم تخلیه و بارگیری کالا در بندار ایران به ۱۴۰ میلیون تن کاهش یافت. در سال های بعد حجم تخلیه و بارگیری کالا بین ۱۴۰ تا ۱۵۰ میلیون تن بوده و این مقدار در سال ۱۴۰۲ رکورد های قبلی خود را شکسته و به ۱۵۸ میلیون تن رسیده است. طبق داده های آمارنامه سازمان بنادر و دریانوردی کشور در سال ۱۴۰۳ حجم تخلیه و بارگیری کالا ۱۶۴ میلیون تن بوده که نسبت به سال ۱۴۰۲ رشد ۳٫۷ درصدی داشته است.

■ بندری برای اتصال شمال به جنوب

منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی در فاصله ۱۵ کیلومتری خروجی غربی شهر بندر عباس واقع شده که با داشتن روابط دریایی و مبادله کالا با ۸۰ بندر

معروف بین المللی و ۲۱ خط کشتیرانی لاینر، حدود ۵۳ درصد از تجارت دریایی ایران را پشتیبانی می کند.

این مجتمع عظیم بندری که در نقطه مرکزی نوار ساحلی جنوب کشور ود در استان هرمزگان با بیش از ۲ هزار و ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی واقع شده است و به واسطه قرار داشتن در جوار صنایع بزرگ این استان و استان های تولیدی کشور و همچنین برخورداری از زیر ساخت های مناسب شقوق مختلف حمل و نقل و اتصال به شبکه بین المللی راه ها، هوایی و جاده تاریخی ابریشم، بیشترین نقش در صنعت حمل و نقل را ایفا کرده و با بیش از ۸۰ بندر معروف جهان از طریق ۳۵ خط برتر کانتینری دنیا تبالا و مراده بازرگانی دارد. الحاق ۴۴۰۰ هکتار از اراضی واقع در شمال بندر شهید رجایی و ارتقای مساحت بندر به ۴۸۰۰ هکتار و فراهم شدن امکان ایجاد یک شهر لجستیک بندری برای بسط و توسعه صادرات مجدد و ارائه خدمات ارزش افزوده از مهم ترین اقدامات در حال انجام برای پیوستن این بندر به جمع بندار نسل سوم جهان بوده و با اجرای آن در آینده ای نزدیک، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، ارزشمندترین و مؤثرترین نقش را در شکوفایی اقتصادی ملی و توزیع کالا در منطقه ایفا خواهد کرد. همچنین مجتمع بندری شهید رجایی با برخورداری از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی در نزدیک ترین نقطه به تنگه هر مز و دهانه ورودی خلیج فارس به دلیل فاصله کوتاه از مسیر اصلی تردد بین قاره ای کشتی ها و با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال – جنوب، مهم ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب می شود. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر و سپس از طریق روسیه به سن پترزبورگ و شمال اروپا متصل می کند. منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی بزرگترین و پیشرفته ترین پایانه های کانتینری کشور را در اختیار دارد و ۸۲ درصد کالای کانتینر کشور، ۷۰ درصد ترانزیت و ۵۳ درصد صادرات و واردات بندار کشور از این بندر جابه جا می شود. بر اساس گزارش شرکت بتاکو، این بندر قابلیت پهلودهی بزرگترین کشتی های کانتینری نسل هفتم دنیا با آبخور ۱۷ متر و ظرفیت بیش از ۱۴۰ هزار تن DWT را دارد و با برخورداری از ۴۰ پست اسکله با تعداد ۳۰ دستگاه جرقتیل دروازه ای کنتری کرین در حال ارائه خدمات است. گفته می شود با بهره برداری از فاز ۳ این بندر، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر از ۶ به ۸ میلیون TEU کانتینتر در سال ارتقا می یابد.

■ سهم ۵۳ درصدی در تجارت ایران

نگاهی به داده های سازمان بنادر و دریانوردی کشور نشان می دهد بندر شهید رجایی در سال های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ سهم ۵۳ درصدی از تخلیه و بارگیری بار در بندار کشور را بر عهده داشته است. براساس گزارش سازمان بنادر و دریانوردی ایران، در سال ۱۴۰۲ تجارت دریایی ایران توسط ۲۳ بندر انجام شده که بندر شهید رجایی با سهم ۵۳ درصدی از ۱۵۷ میلیون تن تخلیه و بارگیری بار، در رتبه اول قرار داشته است. بندر امام خمینی (ره) با سهم ۳۰ درصدی دوم بوده و بندر بوشهر با ۳٫۱ درصدی، در رتبه سوم قرار دارد. بندر امیرآباد با سهم ۳ درصدی، چابهار با ۲٫۶ درصد، بندر لنگه با ۲٫۲ درصد، خرمشهر با ۱٫۸ درصد، انزلی و شهید باهنر هر کدام با ۱٫۲ درصد، در رتبه های چهارم تا نهم جای گرفته اند. مابقی بندار هرکدام سهم زیر یک درصدی در تجارت ایران داشته و مجموع ۱۴ بندر انتهایی از تجارت ایران زیر ۲ درصد است. به عبارتی، در حالی که دو بندر اول (شهید رجایی و بندر امام) سهم ۸۵ درصدی از تجارت ایران دارند، مابقی سهم چندانی از تجارت کشور مان ندارند. در سال های اخیر با اهمیت یافتن تجارت ایران با کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا و روسیه، بندار شمال نیز فعالیت هایی را شروع کرده اند که گفته می شود هنوز ظرفیت های بالقوه آن ها

سهم بندر شهید رجایی از عملکرد تخلیه و بارگیری بندار کشور به تفکیک کالا - تن

عنوان کالا	مجموع بندار کشور	بندر شهید رجایی	سهم بندر شهید رجایی (درصد)
کالای کانتینری	۲۵,۳۰۷,۲۹۳	۲۲,۳۰۹,۰۶۷	۸۸٫۲
سایر کالاها	۴۵,۹۸۷	۳۹,۶۹۲	۸۶٫۳
کالا های فلزی	۹,۸۵۶,۹۷۸	۸,۰۸۶,۱۲۱	۸۲
ساختمانی و معدنی	۳۵,۶۱۵,۵۵۸	۲۱,۴۰۹,۱۷۸	۶۰٫۱
فرآورده های نفتی	۵۴,۳۸۱,۹۳۲	۲۹,۳۹۱,۵۷۴	۵۴
کود و مواد شیمیایی	۵,۷۲۰,۱۸۴	۱,۲۴۱,۳۷۷	۲۱٫۷
خرده بار و متفرقه	۵۴۳,۵۷۰	۸۱,۹۷۷	۱۵٫۱
ماشین آلات، وسایل نقلیه و قطعات یدکی	۷۵۱,۲۲۵	۸۱,۵۷۴	۱۰٫۹
کالا های اساسی	۲۴,۴۰۳,۷۰۵	۹۸۸,۵۱۹	۴٫۱
منسوجات چرم و پوشاک	۱,۲۹۱,۸۵۲	۲۵,۰۰۱	۱٫۹
مجموع کل	۱۵۷,۹۱۸,۲۸۲	۸۳,۶۵۴,۰۸۰	۵۳

سود ۱۵ میلیارد دلاری ایران از تجارت گازی با روسیه

فاز نخست همکاری گازی ایران و روسیه بعد از گذر از مرحله آزمایشی با «واردات» سالانه ۵۵ میلیارد متر مکعب آغاز خواهد شد و سپس در ادامه رقم دیگری در قالب «سوآپ گاز» بین دو کشور توافق می شود.

■ ۶ گزینه ایران برای استفاده از گاز وارداتی روس ها

اما سسؤال اساسی اینجاست که در صورت امضای قرارداد واردات ۵۵ میلیارد متر مکعب گاز از روسیه، کشور ایران چه گزینه هایی برای مصرف یا بازصادرات این گاز خواهد داشت؟ در تصویر، شش محل مصرف برای گاز خریداری شده از روسیه آورده شده است.

به طور کلی همین الان ایران می تواند با واردات گاز روسیه و مصرف آن در استان های شمالی کشور، قرارداد صادرات گاز خود به پاکستان به میزان سالانه هشت میلیارد متر مکعب را احیا کند و همچنین حجم صادرات گاز خود به عراق را نیز به میزان ۱۰ میلیارد متر مکعب دیگر افزایش دهد. عمده مزیت بازصادرات گاز روسیه به سایر کشورها، تأمین امنیت انرژی و تحکیم روابط سیاسی بین ایران و روسیه و همسایگان شرقی و غربی کشور است.

همچنین ایران با واردات گاز روسیه می تواند سوخت نیروگاه ها و صنایع خود را به طور کامل با گاز طبیعی تأمین کرده و از سوزاندن گازوئیل و مازوت در آنها جلوگیری کند. طبق آمار وزارت نفت، سالانه ۲۴ میلیارد لیتر گازوئیل و مازوت در نیروگاه ها و صنایع مصرف می شود که جایگزینی آن با گاز روسیه به میزان «۱۰ میلیارد دلار» خالص ارزآوری» برای کشور به همراه دارد که صادرات سوخت مایع حاصل می شود. بسا وجود همه گزینه های موجود، ایسران در حال حاضر برای ۴۲/۳

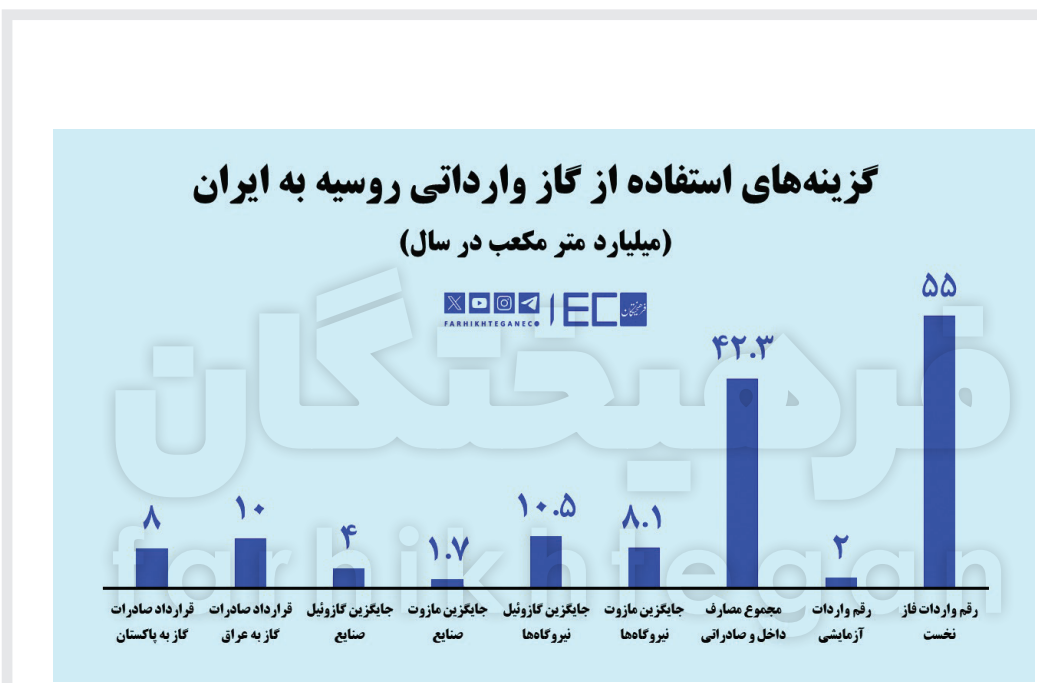
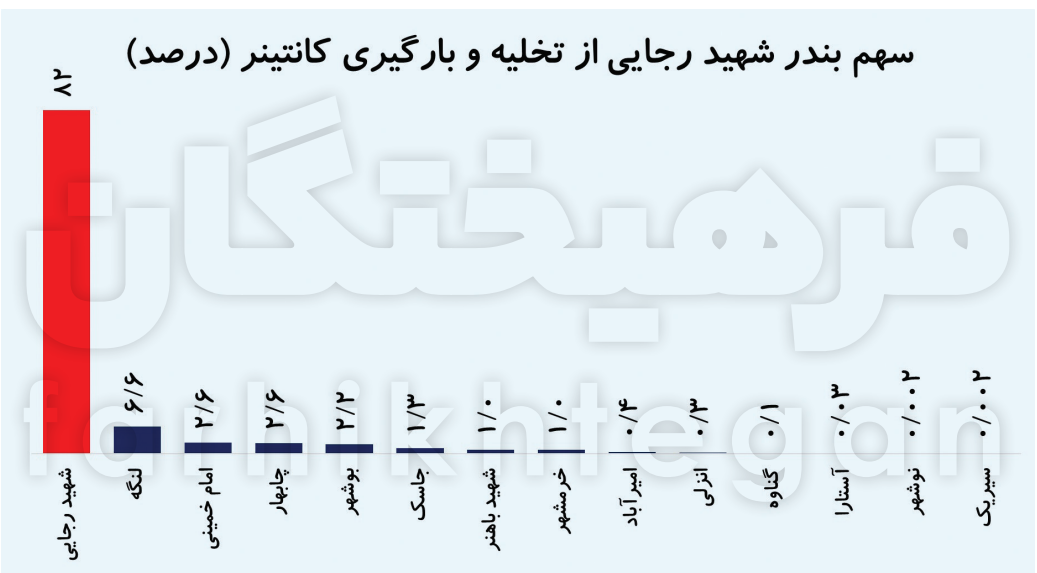
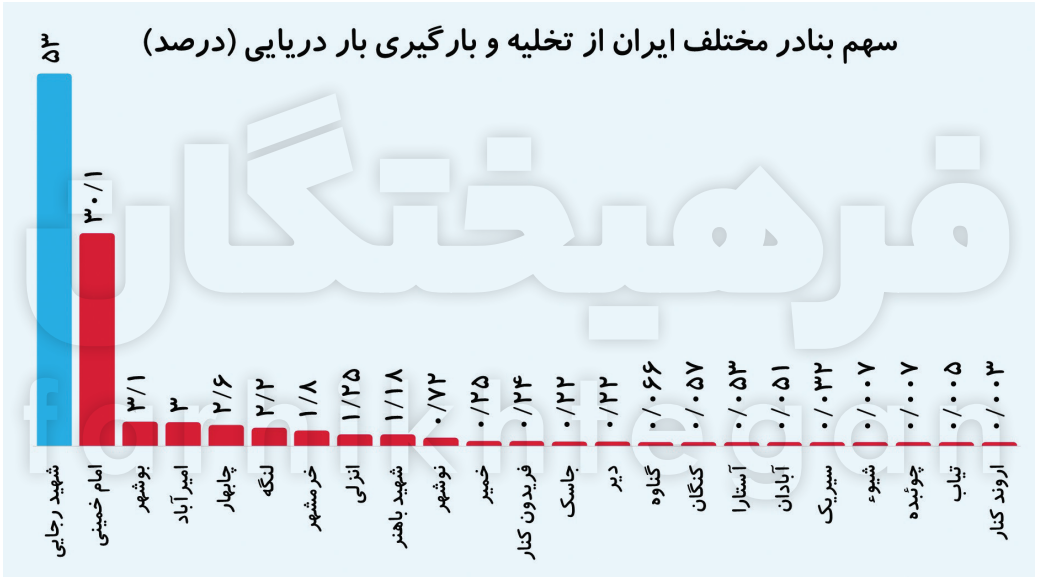
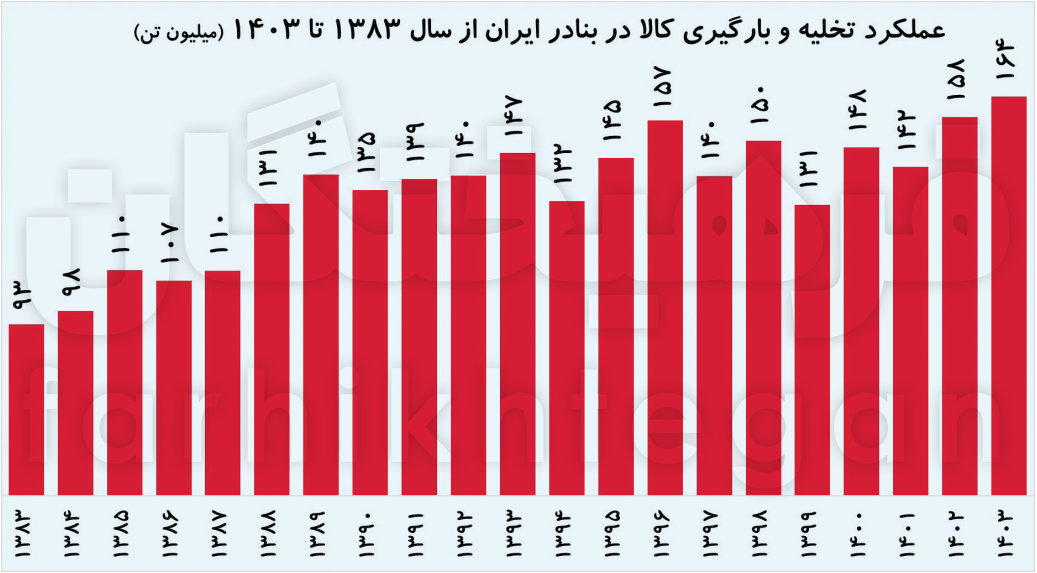
فعال نشده و بسیار جای کار و سرمایه گذاری دارند.

اما آمار دیگری نیز مربوط به تعداد تخلیه و بارگیری کانتینر هاست. براساس داده های سازمان بنادر و دریانوردی کشور، در سال ۱۴۰۲ از ۲ میلیون و ۵۹۳ هزار تخلیه و بارگیری کانتینری در کشور، ۸۲ درصد از آن مربوط به بندر شهید رجایی بوده است. بندر لنگه با ۶٫۶ درصد، بندر امام خمینی و چابهار هر کدام با ۲٫۶ درصد، بوشهر با ۲٫۲ درصد و جاسک و بندر خرمشهر با ۱٫۳ درصد در رتبه های بعدی قرار دارند.

■ سهم ۸۰ درصدی در برخی کالاها

داده های سازمان بنادر و دریانوردی کشور جزئیات مهم تری نیز دارد. یکی از

این داده ها، مربوط به عناوین کالا های جابه جاشده در بندار است. براساس این داده ها، در سال ۱۴۰۲ از مجموع ۱۵۸ میلیون تن کالای بارگیری و تخلیه شده در بندار ایران، ۵۳ درصد از آن مربوط به بندر شهید رجایی بوده است. طبق جدول این گزارش، سهم این بندر در کالا های کانتینری کشور بیش از ۸۸ درصد است. در کالا های فلزی این مقدار ۸۲ درصد، در بخش ساختمانی و معدنی بیش از ۶۰ درصد، و در بخش فرآورده های نفتی ۵۴ درصد از کل واردات و صادرات فرآورده ها از این بندر انجام می شود. در بخش کود و مواد شیمیایی سهم بندر شهید رجایی نزدیک به ۲۲ درصد، در بخش خرده بار و متفرقه ۱۵ درصد و در سایر بخش ها همچون ماشین آلات، وسایل نقلیه و قطعات یدکی، کالا های اساسی و منسوجات چرم و پوشاک این مقدار زیر ۱۰ درصد است.



بوده و ایدنال این استت که کل گاز وارداتی از روسیه با بازاریابی ایران به کشورهای همسایه صادر شده و ایران به هاب گازی منطقه تبدیل شود. بدین ترتیب، با یک محاسبه سرانگشتی، تجارت گازی با روسیه می تواند سالانه حدود ۱۳ میلیارد دلار هزینه ۲۸۰ میلیارد دلار درآمدزایی داشته باشد؛ البته این رقم فارغ از مزایای سیاسی، امنیتی و محیط زیستی مصرف داخل با صادرات گاز طبیعی وارداتی از روسیه است. به عبارتی این همکاری گازی می تواند سود ۱۵ میلیارد دلاری را عاید ایران کند.