گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۲۴۱۳۷
دوشنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۵ ۳:۵۲

یک کارشناس ارشد بازارهای جهانی مطرح کرد؛

صادرات از چابهار به هند و چین؛ راهکاری برای دور زدن تحریم‌های دریایی

جعفری طهرانی عنوان کرد که در شرایط فعلی به دلیل محاصره در جنوب می‌توان از ظرفیت های موجود در بندر چابهار، بنادر شمالی و مسیرهای ریلی به کشورهای آسیای میانه برای تجارت کالا استفاده کرد. <;br&#۴۷;><br&#۴۷;>

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی معدن پیشرو؛ کیوان جعفری طهرانی در گفت‌وگویی، اظهار کرد: مسدودی تنگه هرمز تاثیر زیادی بر کشتی‌های فله بر گذاشته است. در رابطه با کشتی‌های غلات موضوع این است که قبلا واردات این کشتی‌ها به بندر امام خمینی انجام می شد که الان عمدتا از بندر چابهار صورت می‌گیرد. محموله‌های صادراتی هم به صورت اندک در بندرعباس در حال بارگیری هستند که مربوط به کشتی‌های ایرانی و برخی کشتی‌های چینی می‌شود، اما من دقیقا نمی دانم آیا این کشتی‌ها می‌توانند از مسیر مسدودی آمریکا عبور کنند یا خیر اما شاهد بارگیری آنها هستیم.

او با تاکید بر اینکه ظرفیت صادرات ایران از بندر چابهار در شرایط محاصره فعلی وجود دارد ادامه داد: آمریکا در دریای عمان قرار گرفته و در محدوده بندر صحار از طرف عمان تا نقطه مقابل در ساحل ایران در نزدیکی میناب. عرض این نقطه یعنی دهانه این فاصله از ساحل عمان تا ایران ۲۸۰ مایل دریایی است. در حالی که تنگه هرمز ۲۲ مایل دریایی است که ایران کنترل آن را دارد اما آمریکا ۲۸۰ مایل را تحت کنترل دارد. خوشبختانه بندر چابهار بیرون از این محدوده قرار داشته و ظرفیت صادرات و واردات در آن وجود دارد. البته بندر چابهار از طریق هوایی ۷۵ کیلومتر تا بندر گوادر پاکستان فاصله دارد و پاکستان نیز اخیرا اجازه گذر محموله های کانتینری وارداتی به ایران از طریق تخلیه در بنادر پاکستان و حمل از مرز زمینی را داده است.

جعفری طهرانی افزود: جالب است با وجود آنکه بندر چابهار در نقطه مسدودی آمریکا نیست، اما برخی از صاحبان کشتی علاقه‌ای ندارند که فعلا به دلیل بلاتکلیفی از آنجا عبور کنند و برای بارگیری اقدام کنند. اما باز هم معتقدم که بندر چابهار پتانسیل خوبی برای محموله های صادراتی به هندوستان و چین دارد که این دو کشور هم رابطه خوبی با ایران دارند.

یک پنجم آلومینیوم جهان در معرض تهدید

این کارشناس ارشد بازارهای جهانی با اشاره به برخی چالش های پیش آمده در تولیدات کشورهای منطقه و ایران در جریان جنگ اخیر تصریح کرد: اتفاقاتی که در رابطه با جنگ رخ داد باعث شد که صنعت آلومینیوم کشورهای حاشیه خلیج فارس توسط ایران هدف قرار بگیرد که بر روی تولید آلومینیوم کشورها اثر گذاشت، چرا که یک پنجم آلومینیوم دنیا توسط کشورهای حاشیه خلیج فارس به ویژه امارات و بحرین تولید می شود. همچنین واردات مواد اولیه آلومینیوم مثل آلومینا محدود و متوقف شد و حتی این کارخانه‌ها مشکل تامین خوراک پیدا کردند.

او افزود: در مورد محموله‌های کنسانتره سنگ آهن که دو کشورعمان و بحرین از محل واردات آنها تولید گندله دارند نیز خیلی از این محموله‌ها مسیرشان به سمت چین تغییر کرد و به خلیج فارس و دریای عمان نرفتند. کشتی‌های کنسانتره وارداتی بحرین جهت شرکت بحرین استیل از برزیل می آمد که مربوط به دو شرکت آنگولا آمریکن (شرکت انگلیسی فعال در برزیل) و سی اس ان (شرکت پرتقالی فعال در برزیل) می‌شود. این محموله ها هم به بحرین نرسید و کنسانتره‌ها به سمت چین تغیر مسیر داد و خسارت زیادی از نظر تامین مواد اولیه مورد نیاز تولید آلومینیوم و فولاد برای کشورهای حاشیه خلیج فارس ایجاد کرد.

جعفری طهرانی اضافه کرد: در مورد ایران هم طبیعتا همین اتفاق صورت گرفته است. غیر از کشتی‌هایی که قبل از جنگ آمده و در نوبت پهلوگیری بودند اکثر کشتی‌ها در لنگرگاه ایستادند و در مدت کوتاهی که تنگه باز شد این کشتی‌ها عبور کردند ولی دموراژ زیادی به آن‌ها خورد. موضوع دموراژ اختلافاتی را بین صاحب کالا، شرکت حمل و نقل و خریدار به وجود آورد. تاثیر دیگر در مورد کود بود. اوره و کود شیمیایی که توسط کشورهای حاشیه خلیج فارس تولید می‌شود برای آن محدودیت‌هایی برای عبور و مرور آن ها ایجاد شد، همچنین صنعت کشاورزی جهان تحت تاثیر قرار گرفت و باعث افزایش قیمت های هیجانی شد.

تغییر نقش ایران در بازار فولاد

او در بخش دیگری از صحبت هایش درباره آثار و نتایج آسیب به صنعت فولاد ایران توضیح داد: به طور کلی شاهدیم که فولادسازهای کشور هدف قرار گرفتند و ایران که خودش صادرکننده اسلب و ورق گرم و ورق سرد بود، به یک واردکننده تبدیل شده است. چین هم از این موقعیت فرصت طلبی می‌کند و قیمت اسلب، ورق گرم و ورق سرد در چین، هند و کشورهای آسیای میانه و حتی ترکیه افزایش پیدا کرده است. طبیعی است که وقتی صادرات ایران محدود شده کشورهای دیگر در صدد هستند آن را جبران کنند. امیدواریم که این دو فولادساز کشور در کوتاه ترین زمان وارد مدار شوند.

این کارشناس ارشد بازارهای جهانی درباره ظرفیت بنادر شمالی و مسیرهای ریلی برای صادرات و واردات تصریح کرد: ما در طول سالیان گذشته در رابطه با تجارت از بنادر شمالی زیاد فعال نبودیم. بندر انزلی و امیر آباد بنادر کوچکی هستند که کشتی‌های بزرگ نمی‌توانند پهلو بگیرند ولی معتقدم با توجه به شرایطی که در جنوب کشور حادث شده و این موضوع ادامه دارد باید به فکر تجارت و صادرات از طریق ریلی با کشورهای آسیایی میانه و دریایی و حتی به صورت ترکیبی اقدام کنیم. برای واردات فولاد مورد نیاز کشور در این مقطع زمانی به محصولات جایگزینی نیاز داریم که توسط این دو فولادساز تولید می‌شد. نیاز کشور به اسلب، ورق گرم، ورق سرد، ورق رنگی و ورق قلع اندود است که باید برای واردات اقدام شود.