افزایش تجارت دریایی از مسیر خزر

تبادلات دریایی ایران با کشورهای حاشیه خزر با توسعه بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی و نیز اتصال این بندر به شبکه ریل سراسری در مسیر کریدور شمال-جنوب افزایش چشمگیری خواهد داشت

گزارش

در حالی که دولت سیزدهم دو سیاست همسایگی و نیز پیوستن به اتحادیه‌های اقتصادی مهم منطقه و بین‌الملل را در دستور کار قرار داده که نتیجه آن افزایش تجارت با همسایگان و نیز عضویت در دو پیمان بزرگ شانگهای و بریکس در دو سال گذشته از عمر دولت سیزدهم است و از سوی دیگر دو کشور چین و روسیه به عنوان شرکای تجاری استراتژیک کشورمان در نظر گرفته شده‌اند، تجارت دریایی در خزر توانسته در این میان از جایگاه مهمی برخوردار شود.

تبادلات دریایی ایران با کشورهای حاشیه خزر با احداث بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی و نیز اتصال این بندر به شبکه ریلی سراسری در ماه‌های پیشِ رو (با احداث راه‌آهن رشت-کاسپین) که بعد از بندر امیرآباد، دومین بندر ریلی ایران خواهد شد و در مسیر کریدور شمال-جنوب و همچنین در مسیر احتمالی کریدور پروژه راه-کمربند چین قرار دارد، افزایش چشمگیری خواهد داشت.

به خصوص که با تحریم روسیه از سوی کشورهای اروپایی و از زمان آغاز جنگ اوکراین، این کشور به کالاها و موادغذایی ایران نیاز بیشتری پیدا کرده است؛ از سوی دیگر مسیر زمینی ایران-جمهوری آذربایجان-روسیه برای انتقال کالاهای ایرانی به روسیه به دلیل برخی کارشکنی‌های باکو با محدودیت روبه رو است؛ مسیر ریلی ایران به روسیه از قلمرو آذربایجان هم تا زمانی که راه‌آهن رشت-آستارا تکمیل نشود، امکان حمل ظرفیت بالایی ندارد؛ مسیر هوایی نیز به دلیل محاسبه نرخ سوخت هواپیماهای باری با نرخ فوب، از صرفه اقتصادی چندانی برخوردار نیست. بنابراین بهترین مسیر برای افزایش صادرات به روسیه و نیز ترانزیت کالاهای روسیه به هند که بعضاً سالانه به ۱۱ میلیارد دلار می‌رسد، در حال حاضر مسیر دریایی است.

با توجه به اینکه روس‌ها بندر سالیانکا در استان آستاراخان واقع در حاشیه شمال غربی دریای خزر را به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران واگذار کرده‌اند، هزینه‌های بندری نیز تا حد زیادی کاهش می‌یابد که این موضوع به افزایش محبوبیت تردد دریایی میان ایران و روسیه و بعضاً یکی دو کشور دیگر حاشیه خزر شامل ترکمنستان (بندر ترکمن باشی) و قزاقستان (بندر اکتائو) و احتمالاً بندر باکو (جمهوری آذربایجان) می‌افزاید.

دولت سیزدهم توانست با افزایش ضریب اهمیت کشتیرانی در خزر، میزان مبادلات ایران و روسیه از طریق بنادر شمالی ایران را در سال گذشته بیش از ۱۲۰ درصد رشد دهد؛ این موضوع را کاپیتان داوود تفتی مدیرعامل سابق کشتیرانی خزر اعلام کرده بود؛ گمرک نیز میزان صادرات ایران به روسیه در سال گذشته (۱۴۰۱) را نیم میلیارد دلار از مجموع ۳/۵ میلیارد دلار تجارت ایران و روسیه عنوان کرده است که به نظر می‌رسد بخش مهمی از واردات ایران از روسیه، واردات کالاهای اساسی از طریق بنادر شمالی باشد.

برخی کارشناسان معتقدند با بهره‌برداری از راه‌آهن رشت-کاسپین میزان تجارت دریایی ایران و روسیه و نیز ترانزیت کالاهای روسی از خاک ایران افزایش یافته و حتی در صورت بهره‌برداری از راه‌آهن رشت-آستارا به ۱۰ میلیارد دلار هم می‌رسد.

اما در کنار توسعه زیرساخت‌ها، آنچه برای افزایش صادرات کالاهای ایرانی به روسیه اهمیت دارد، راه‌اندازی کشتیرانی برنامه‌ای در دریای خزر است؛ بسیاری از صاحبان کالا به دلیل آنکه نمی‌دانند زمان دقیق آغاز و رسیدن کشتی‌های ایرانی به مقصد بنادر روسیه چه ایامی خواهد بود، امکان برنامه‌ریزی برای توسعه صادرات را ندارند؛ هر چند که در دولت سیزدهم سازمان توسعه تجارت برای نخستین بار کشتیرانی برنامه‌ای را راه‌اندازی کرد، اما به دلیل برخی موانع، اجرای باثبات این اتفاق با مشکل روبه‌رو شد. علیرضا پیمان پاک رئیس سابق سازمان توسعه تجارت در دی ماه ۱۴۰۰ طی نامه‌ای به رئیس وقت اتاق بازرگانی ایران، زمان برگزاری کشتیرانی برنامه‌ای را برای صدور کالاهای تجار ایرانی به روسیه اعلام کرد که از ۳ مبدأ بندری نوشهر، انزلی و امیرآباد به ۳ مقصد بندری اکتائو (قزاقستان) و ماخاچ قلعه و آستاراخان (روسیه) انجام می‌شد. اما اجرای این برنامه تنها تا پایان بهمن همان سال ادامه داشت و تمدید نشد. در همین ارتباط سهیل مصباح پژوهشگر پژوهشکده حمل و نقل در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» کشتیرانی برنامه‌ای در دریای خزر را دغدغه ذی‌نفعان کریدور شمال-جنوب دانست و گفت: عدم وجود سرویس کشتیرانی منظم و برنامه‌ریزی شده با ظرفیت مناسب، دغدغه بسیاری از ذی‌نفعان کریدور شمال-جنوب است که فعالیت لجستیکی از این مسیر را با دشواری‌هایی روبه‌رو کرده است.

> در کنار توسعه زیرساخت‌ها، آنچه برای افزایش صادرات کالاهای ایرانی به روسیه اهمیت دارد، راه‌اندازی کشتیرانی برنامه‌ای در دریای خزر است؛ بسیاری از صاحبان کالا به دلیل آنکه نمی‌دانند زمان دقیق آغاز و رسیدن کشتی‌های ایرانی به مقصد بنادر روسیه چه ایامی خواهد بود، امکان برنامه‌ریزی برای توسعه صادرات را ندارند؛ هر چند که در دولت سیزدهم سازمان توسعه تجارت برای نخستین بار کشتیرانی برنامه‌ای را راه‌اندازی کرد، اما به دلیل برخی موانع، اجرای باثبات این اتفاق با مشکل روبه‌رو شد

سهیل مصباح افزود: بعد از وقوع درگیری نظامی بین روسیه و اوکراین، کریدور شمال-جنوب و مسیر دریای خزر برای اتصال کشورهایی مثل هند، چین و سایر کشورهای جنوب شرق آسیا به کشورهای CIS و فدراسیون روسیه از طریق کریدور شمال-جنوب و مسیر دریای خزر مورد توجه قرار گرفت. با افزایش ناگهانی تقاضا در این مسیر، بنادر شمالی ایران و کشتیرانی‌های فعال در دریای خزر از پاسخگویی مطلوب و سریع به این افزایش تقاضای به وجود آمده، بازماندند به طوری که در سال گذشته شاهد توقف‌های طولانی مدت در حمل و نقل ریلی از مسیر دریای خزر بوده‌ایم.

کارشناس صنعت ترانزیت ادامه داد: با گذشت یک سال از فرصت ایجاد شده برای کشورمان، کشتیرانی‌های حاضر در دریای خزر اعم از شرکت‌های خصوصی و دولتی، اقدامات قابل توجهی در جهت برقراری سرویس دریایی منظم و برنامه‌ای بین بنادر شمالی ایران و بنادر کشور روسیه انجام ندادند و بجز چند مورد، این موضوع بعد از گذشت چند ماه متوقف شد.

وی تصریح کرد: این کشتیرانی‌ها توجیه‌پذیر نبودن اقتصادی را علت عدم ایجاد سرویس برنامه‌ای بیان کرده‌اند؛ به این ترتیب که کمبود بار در مسیر رفت یا برگشت، منجر به توقف طولانی مدت و غیرقابل پیش‌بینی کشتی‌ها تا مهیا شدن بار بعدی می‌شود که علاوه بر افزایش زمان ترانزیت و از دست دادن جذابیت تجاری، برنامه‌ای کردن سرویس حمل و نقل دریایی در این مسیر را از منظر اقتصادی توجیه‌ناپذیر می‌کند.

مصباح گفت: این موضوع لطمه جدی به تقویت ترددهای دریایی کریدور شمال-جنوب زده است؛ چرا که برنامه‌پذیر بودن یک مسیر از جمله مهم‌ترین عوامل انتخاب از سوی صاحبان کالاست. در حال حاضر طبق گفته کارشناسان چرخه کامل حمل و نقل دریایی در دریای خزر بین بنادر شمالی ایران و بنادر روسیه، حدود ۳۰ روز است؛ این در حالی است که بسیاری از کشتیرانی‌های قزاقستانی فعال در دریای خزر، این چرخه را ۱۵ الی ۲۰ روزه بین بنادر این کشور و بنادر شمالی ایران ایجاد کرده‌اند و با برقراری یک سرویس حمل و نقل دریایی منظم و برنامه‌ریزی شده، نگاه صاحبان کالا را به خود جذب کرده‌اند؛ به طوری که این مسیرها برای ذی‌نفعان صنعت حمل و نقل قابل برنامه‌ریزی و جذاب است. ظوی سپس به ارائه راهکار پرداخت و بیان کرد: به منظور جذب سایر کالاهای صادراتی و همچنین ایجاد بازارهای جدید صادراتی و ترانزیتی برای کشور در محور شمال-جنوب، لازم است گلوگاه مذکور مورد توجه کشتیرانی‌های حاضر در دریای خزر اعم از مجموعه‌های دولتی و خصوصی قرار گیرد. مجموعه‌هایی مانند شرکت کشتیرانی خزر و هلدینگ حمل و نقل وابسته به یکی از نهادهای حاکمیتی از جمله دستگاه‌هایی هستند که توان برقراری سرویس‌های برنامه‌ای را در دریای خزر دارند. این شیوه نقش مؤثری در ارتقای جایگاه کریدور شمال-جنوب خواهد داشت.

ثبت‌نام چهار میلیون و ۵۰۰ هزار خانوار در نهضت ملی مسکن

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن گفت: چهار میلیون و ۵۰۰ هزار خانوار در طرح نهضت ملی مسکن ثبت‌نام کرده‌اند.

ارسلان مالکی مسکن را از نیازهای ضروری عنوان کرد و افزود: ساخت و تأمین مسکن از برنامه‌های مورد توجه دولت سیزدهم است و ما برای ساخت مسکن چهار میلیون و ۵۰۰ هزار خانواده تعهد داریم.

وی اضافه کرد: دولت سیزدهم به رغم آگاهی از مشکلات ساخت مسکن و تأمین زمین برای احداث واحد مسکونی، برای اجرای طرح نهضت ملی مسکن اراده کرده و تمام توان خود را برای تحقق این مهم به کار گرفته است.

مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن با اشاره به همکاری دستگاه‌ها و سازمان‌های مختلف اعم از بنیاد مستضعفان و بنیاد مسکن در موضوع تأمین خانه خاطرنشان کرد: قانون جهش تولید مسکن، قانون کاملی است که از ماده هفت تا ۱۲ به موضوعات زمین و احکام تأمین زمین اشاره کرده است از این‌رو ضروری است تا مورد توجه قرار گیرد.

مالکی در ادامه با تشریح اقدامات دولت در حوزه تأمین زمین برای ساخت واحدهای مسکونی طرح نهضت ملی مسکن اظهار کرد: تفاهمنامه‌ای با دانشگاه آزاد منعقد شده است تا زمین‌های در اختیار و مازاد برای ساخت مسکن ارائه شود که تعدادی از استان‌ها از این اراضی استفاده کردند.

وی توافق با مالکان را از دیگر برنامه‌ها برای ساخت مسکن عنوان کرد و با بیان اینکه در گیلان به این مهم کمتر توجه شده، ادامه داد: در موضوع توافق با مالکان، این اجازه داده شده تا بر اساس توافق با مالکان(بخش خصوصی و مردم) و با تغییر کاربری زمین‌های کنار شهرها و با ایجاد ارزش افزوده بخشی از زمین‌ها برای مالک، درصدی هم برای طرح نهضت ملی مسکن استفاده شود.

وی با بیان اینکه واگذاری زمین در روستاها از دیگر برنامه‌های در دست اقدام است، اضافه کرد: در این برنامه بنیاد مسکن با آماده‌سازی زمین، به افراد علاقه‌مند برای زندگی در روستا زمین مورد نیاز برای ساخت مسکن واگذار می‌کند.

مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن، واگذاری گروهی برای ساخت مسکن را از دیگر برنامه‌ها عنوان کرد و افزود: رویکرد ما در مسکن شهری و روستایی این است تا در مناطق برخوردار از زمین کافی، واگذاری گروهی به مردم برای ساخت مسکن انجام شود.

مالکی در ادامه سخنانش با تشریح برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی برای کنترل بازار و اجاره مسکن و مالیات بر خانه‌های خالی اظهار کرد: پیش از این هیچ کنترلی بر بازار مسکن انجام نمی‌گرفت و مشاوران املاک به هر طریقی اجاره‌نامه تنظیم می‌کردند اما با دستور رئیس جمهور در شورای عالی مسکن بازار مسکن کنترل و نظارت می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن با اشاره به مشکلات مربوط به تأمین زمین برای ساخت مسکن در استان گیلان خاطرنشان کرد: برای رفع مشکل در این حوزه آمادگی کامل داریم تا به منظور ساخت مسکن برای افراد فاقد خانه که اولویت دولت و رئیس‌جمهور است، کارها را پیش ببریم.

اخبار

رشد ۱۴۰ درصدی نوسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری گفت در ۱۳۲ شهر، نوسازی بافت فرسوده افزایش یافته است.

محمد آیینی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل شرکت بازآفرینی شهری ایران گفت: ۳۷۴ شهرداری کشور، اطلاعات نوسازی بافت فرسوده را در سامانه شرکت بازآفرینی شهری وارد می‌کنند.

آیینی گفت: در بهار ۱۴۰۲، نسبت به بهار ۱۴۰۱، نوسازی بافت فرسوده در ۱۳۲ شهر افزایش نشان می‌دهد.

وی افزود در این ۱۳۲ شهر، رشد نوسازی بافت فرسوده، در مجموع ۱۴۰ درصد است. در برخی شهرها آمار کاهشی است و در برخی شهرها آمار با سال قبل تفاوتی ندارد.

اجرای ۱۷۷ هزار واحد نهضت ملی مسکن شهرهای جدید

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام اینکه ۱۷۷ هزار واحد نهضت ملی مسکن شهرهای جدید در مراحل اجرایی قرار گرفته است، گفت: بخشی از تعهد شرکت عمران شهرهای جدید برای تولید مسکن در شهرک‌های جدیدالاحداث عملیاتی می‌شود.

«علیرضا جعفری» روند اجرای طرح نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید را تشریح و اظهار کرد: ۳۱۱ هزار نفر متقاضی مسکن در شهرهای جدید ثبت‌نام کردند که از این تعداد ۱۷۷ هزار نفر واجد شرایط شدند و ساخت مسکن برای آنها در حال عملیاتی شدن است.

وی ادامه داد: در حال حاضر احداث مسکن برای ۱۵۰ هزار متقاضی بدون مشکل است و کارهای آنها آغاز شده و ۲۷ هزار واحد دیگر در برنامه برای عملیاتی شدن قرار دارد.

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید تصریح کرد: در تلاش هستیم تا تعهد خود را در خصوص اجرای طرح نهضت ملی مسکن عملیاتی کنیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: بخشی از تعهد شرکت عمران شهرهای جدید در خصوص طرح نهضت ملی مسکن در شهرک‌هایی که بزودی کار احداث آنها آغاز خواهد شد، عملیاتی می‌شود.

پرداخت ۵ درصد تسهیلات بانکی در بخش مسکن

رئیس انجمن انبوه‌سازان استان تهران با بیان اینکه بخش خصوصی در طرح نهضت ملی مسکن حضوری فعال دارد، گفت: طبق قانون جهش تولید مسکن، بانک‌ها باید ۲۰ درصد از کل تسهیلات خود را به نهضت ملی اختصاص بدهند، اما این رقم در زمان حاضر حتی ۵ درصد نیز نیست. ایرج رهبر اظهار داشت: تمایل بانک‌ها بیشتر به این سمت است که تسهیلات خود را برای خرید، تجارت یا مشارکت که دوره بازپرداخت آن بلندمدت نیست پرداخت کنند و خیلی به طرح‌های بلندمدت مانند مسکن تمایلی ندارند.