

تاثیر شیوع ویروس کرونا بر تجارت دریایی

آمارها نشان می دهند که روند واردات کالاهای اساسی به بنادر کشورمان بدون وقفه ادامه دارد اما از آنجاییکه 90 درصد تجارت جهانی از طریق دریا و بنادر انجام می شود، قرنطینه شدن ایران نگرانی هایی را از جمله کاهش سطح تجارت کشورمان از طریق دریا به وجود آورده است.



به گزارش مارین نیوز، با گسترده شدن شیوع ویروس کرونا، جدید در ایران همزمان با تعدادی از کشورهای دیگر، کشورمان در حوزه حمل و نقل وارد شرایط شبه قرنطینه شده بطوریکه اغلب مرزهای زمینی و هوایی بر روی ایرانی ها بسته شده است و در بخش دریایی هم اکثر بنادر همسایه برای عبور و مرور کشتی ها و شناورهای ایرانی محدودیت هایی ایجاد کرده اند.

طبق آخرین گزارش های رسمی، با بسته شدن مرزهای زمینی مانند آستارا و بازرگان، تعداد زیادی از کامیون ها در پشت مرز متوقف و بلا تکلیف مانده اند و از سوی دیگر تاکنون کشورهای کویت، عمان و امارات تردد شناورهای باری و مسافری ایرانی را به بنادر خود ممنوع اعلام کرده اند و برخی از کشورها هم از جمله امارات متحده عربی برای کشتی های تجاری ورودی از ایران و چین، معاینات پزشکی خدمه و قرنطینه را اجباری ساخته اند.

البته طبق گفته مسئولان بندری کشورمان تا کنون هیچ مورد قطعی ابتلا به کرونا در بین خدمه کشتی های ایرانی و کارکنان بنادر گزارش نشده است، اما به دلیل اینکه آمار انتقال این ویروس از میدا ایران به سایر کشورها بالا است، کشورهای زیادی اقدامات احتیاطی در برابر ناوگان ایرانی را در دستور کار قرار داده اند. از آنجاییکه 90 درصد تجارت جهانی از طریق دریا و بنادر انجام می شود، قرنطینه شدن ایران نگرانی هایی را از جمله کاهش سطح تجارت کشورمان از طریق دریا به وجود آورده است. از سوی دیگر به دلیل تحریم ها بسیاری از خطوط شرکت های کشتیرانی امکان اعزام مستقیم کشتی هایشان به بنادر ایران را ندارند و محمولات متعلق به کشورمان را در بنادر کشورهای همسایه تخلیه می کنند و این بارها به طور غیرمستقیم با کشتی های تجاری دیگر یا شناورهای کوچک و سنتی وارد بنادرمان می شود.

بنابراین با بروز شرایط اخیر، شاهد افزایش بیکاری در بین لنج داران و خدمه اینگونه شناورها همزمان با کاهش واردات و صادرات کالاها از طریق بنادر کوچک هم خواهیم بود که کاهش فعالیت بنادر محلی و کارکنان آنان را نیز به دنبال دارد.

البته به گفته کارشناسان؛ هر مقدار که از امکان تردد لنج ها و شناورهای کوچک کاسته شود و برای جابه جایی بارهای خرد از بنادر کشورهای همسایه دچار مشکل می شویم، ممکن است تقاضا برای حمل بار به سمت کشتی های تجاری بزرگتر با استفاده از کانتینر سوق پیدا کند.

البته تا این لحظه محدودیتی قابل توجهی برای تردد کشتی های تجاری (کشتی هایی با ظرفیت بیش از 5 هزار تن) ایجاد نشده است و تردد این کشتی ها به بنادر کشورهای همسایه به انجام معاینه پزشکی خدمه منوط شده که در صورت مشاهده مورد مشکوک، احتمال قرنطینه کشتی یا کارکنان آن وجود دارد.

در این میان نگرانی هایی بابت جابه جایی مواد خوراکی و کالاهای فاسد شدنی وجود دارد که ممکن است در صورت معطلی این بارها علاوه بر اینکه خسارت هایی به صاحب بار و سفارش دهنده وارد می شود، در

بازار هم با کمبود این قبیل کالاها مواجه می شویم. اما طبق گفته کارشناسان، اکثر محمولات فاسد شدنی با کشتی های کانتینری و کانتینرهای یخچالی جابه جا می شوند که به رفع نگرانی در این مورد کمک می کند و تا این لحظه تصمیمی برای تغییر این رویه اتخاذ نشده و بنادر جنوبی کشورمان نیز از ظرفیت لازم برای پذیرش و خدمات رسانی به کانتینرهای یخچالی برخوردارند.

اما در هر صورت چالش فعلی می تواند برای ورود کالاها به صورت غیرمستقیم از بنادر کشورهای همسایه، برای کشورمان مشکلات، تاخیرات و محدودیت هایی را به دنبال داشته باشد.

یکی دیگر از نگرانی ها، تاثیرات اعمال محدودیت و ممنوعیت تردد شناورهای ایرانی به بنادر سایر کشورها برای حمل کالاهای اساسی و همچنین احتمال ورود کشتی های چینی یا کشتی هایی با خدمه چینی به بنادر ایران است که کالاهایی آلوده از مبدا چین داشته باشند.

با این حال کارشناسان معتقدند بخش عمده ای از کالاهای اساسی به صورت فله وارد ایران می شوند که مبادی آنها کشور چین نیست و کشتی های حامل آنها نیز اغلب از خدمه چینی استفاده نمی کنند. آمارها نشان می دهند که روند واردات کالاهای اساسی از جمله گندم، جو، ذرت، شکر و سویا و برنج به بنادر کشورمان بدون وقفه ادامه دارد و تمام این کالاها پس از انجام آزمایشات و کنترل و احیانا با اجرای قرنطینه اجازه ورود به کشور را می گیرند.

همچنین سایر کالاهای اساسی سردخانه ای مانند گوشت و مرغ و ماهی و میوه و سایر مواد فاسد شدنی خوراکی توسط کشتی های تجاری با کانتینرهای یخچالی حمل می شوند که فعلا محدودیت عمده ای برای تردد این کشتی ها وجود ندارد. بنابراین به نظر می رسد تا حداقل پایان فصل آینده، در بحث تامین کالاهای اساسی هیچ نگرانی و تهدیدی وجود نداشته باشد.

با تمام این اوصاف، همچنان وظیفه سنگینی بر عهده مسئولین بندری و متولیان و مجریان صنعت حمل و نقل کشورمان است تا از آلوده شدن این کالاها پس از ورود به کشور و همچنین آسیب رسیدن به محمولات صادراتی خوراکی ایرانی به سایر کشورها جلوگیری کنند و از سرایت بیماری های ویروسی جدید به کارکنان و کارگران بنادر جلوگیری کنند.

البته باید توجه داشت که این وضعیت تنها تجارت دریایی ایران را تحت تاثیر قرار نداده است. طبق گزارش های رسمی حجم تجارت دریایی در دنیا از ۲۰ ژانویه تا ۱۰ فوریه سال جاری میلادی بین ۲۰ تا ۴۰ درصد کاهش یافته که آن هم به دلیل تقلیل مراودات تجاری از طریق بنادر چینی و کاهش تردد کشتی ها در قاره آسیا است.

بر اساس این گزارش، کاهش ۳۰ درصدی فعالیت اقتصادی در کشور چین، تأثیر منفی خود را بر کل تجارت جهانی و حمل و نقل دریایی گذاشته است. بررسی های موسسه معتبر بین المللی DREWRY حاکی است در صورت تداوم کندی فعالیت اقتصادی در چین، به تعداد سفرهای خالی کشتی ها و بیکاری انواع شناورها افزوده خواهد شد که این کار ممکن است به ورشکستگی برخی خطوط کشتیرانی و شرکت های حمل و نقلی منجر شود.



برای ورود به کانال تلگرام و مشاهده اخبار کلیک کنید.

