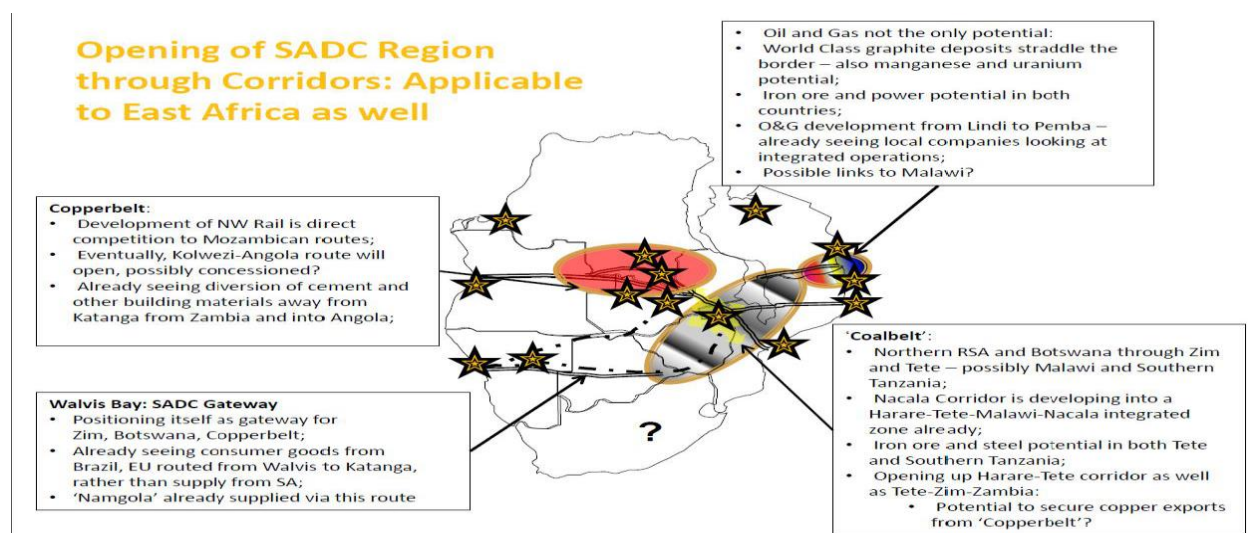


فرصتها و تهدیدات کریدور آفریقای جنوبی

سید مهرداد سیادت نسب

رایزن بازرگانی سفارت جمهوری اسلامی ایران در آفریقای جنوبی



آفریقای جنوبی با داشتن ۲۹۵۴ کیلومتر مرز مشترک آبی با اقیانوسهای هند و اطلس به عنوان یک HUB تجاری و مرکز صادرات مجدد و دروازه ورود به بخش بزرگی از بازارهای آفریقا، (از جمله دسترسی به ۱۴ کشور عضو SADC با جمعیتی حدود ۳۰۰ میلیون نفر از طریق حمل و نقل زمینی و ریلی) دارای موقعیت جغرافیایی ممتاز و از اهمیت استراتژیک بسیار برخوردار می باشد و در حال حاضر ۵۳ درصد تجارت منطقه جامعه توسعه جنوب آفریقا ریشه در آفریقای جنوبی دارد، که نشان از وابستگی کشورهای منطقه به بازار و بنادر و راهها و مسیرهای حمل و نقلی آفریقای جنوبی است.

در واقع آفریقای جنوبی پیشرفته ترین و صنعتی ترین اقتصاد این قاره است و جزو اقتصادهای بزرگ و یک بازار نوظهور است (آفریقای جنوبی عضو گروه بریکس و همچنین عضو گروه ۲۰ G به عنوان ۲۰ اقتصاد برتر جهان است) و در مجموع با داشتن ۴۵ درصد تولیدات معدنی، ۴۰ درصد تولیدات

صنعتی، ۵۰ درصد انرژی و ۲۵ درصد تولید ناخالص ملی قاره سیاه، با توجه به اندازه اقتصادی کشور و نظام اقتصادی و تجاری آن و همچنین وابستگی نسبی اقتصادی و تجاری کشورهای همسایه اش به این کشور، اصولاً دارای پتانسیل‌های مناسبی برای تجارت خارجی در بخش‌های گوناگون بوده و بستری مناسب برای فعالیت‌های اقتصادی است.

این در حالی است که امروزه آفریقای جنوبی در خطر پشت سر گذاشته شدن از طرف همسایگانش می باشد که به سرعت در حال توسعه تاسیسات بندری و کاهش وابستگی به آفریقای جنوبی بعنوان یک هاب تجاری هستند.

بر اساس آمارهای موجود سرمایه گذاری در تاسیسات زیرساختی در منطقه آفریقای زیر صحرای بطور متوسط سالانه ۱۰ درصد افزایش یافته و پیش بینی می شود تا سال ۲۰۲۵ به ۱۸۰ میلیارد دلار برسد. در کنار آفریقای جنوبی و نیجریه، کشورهای اتیوپی، غنا، کنیا، موزامبیک و تانزانیا بیشترین سرمایه گذاری را در این حوزه داشته اند.

موزامبیک و تانزانیا رقبای منطقه ای آفریقای جنوبی در ورود کالا به منطقه جنوب آفریقا و مرکز آفریقا هستند و کنیا هم تلاش می کند فاصله اش را با کشورهای مذکور کم کند. همچنین بندر Walvis Bay در نامیبیا نیز بیشترین رشد را در تبدیل شدن به یک بندر ترانزیتی و حمل کالا از طریق کریدور Copperbelt به بوتسوانا و زیمبابوه داشته است، در حالیکه کریدور Lobito نیز بعنوان مسیری جدید برای تجارت مقدار مهمی از محصولات از قبیل مس، سیمان، محصولات پترو شیمی و مواد سوختی به مقصد آنگولا می باشد. بندر Beira در موزامبیک نیز میتواند نقش مشابهی در دور زدن آفریقای جنوبی داشته باشد.

با عنایت به اینکه تامین کنندگان و ارسال کنندگان کالا با مشکل محدودیت زمان تخلیه مواجه هستند و در صورت طولانی شدن زمان باید هزینه های جریمه تاخیر را پرداخت کنند، در نتیجه تلاش میکنند با انعطاف پذیری لازم بهترین مسیرهای حمل و نقل با امکانات مناسب را انتخاب کنند و آنچه در این رقابت بیش از همه مهم است خدمات می باشد و کشتیها ترجیح می دهند در

بنادری که تاسیسات مناسب بندری برای انتقال کانتینر از کشتی به ساحل و کمترین زمان انتظار برای تخلیه را دارد پهلو بگیرند.

در واقع میتوان گفت سهم ۳۴ درصدی آفریقای جنوبی بعنوان ترانزیت کالا به منطقه جنوب آفریقا در سال ۲۰۱۰ به ۲۶ درصد در سال ۲۰۱۵ کاهش یافته و در ۹ ماهه سال ۲۰۱۶ نیز شاهد کاهش ۶ درصدی در آمار تجارت کانتینری در بنادر آفریقای جنوبی هستیم و امروزه با توجه با سرمایه گذاری کشورهای همسایه و رقبای منطقه ای در تاسیسات بندری و لجستیک و تسهیلات حمل و نقل کریدورهای جدید و مسیرهای جایگزین، بنظر میرسد آفریقای جنوبی بعنوان یک HUB تجاری، جذابیت گذشته خود را از دست می دهد.