



سازمان بنادر و دریانوردی

ششمین شماره نشریه الکترونیکی
سازمان بنادر و دریانوردی

مهرماه ۱۳۹۸

بندر چابهار؛ دروازه ملل

به همراه گفتاری از:

محمدعلی حسن زاده / جلیل اسلامی

بهروز آقایی / عبدالرحیم کردی

حسینعلی شهبازی / ابراهیم جمیلی

خسرو سزایی / نوید علیپور



معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر مطرح کرد:

بندر شهید بهشتی چابهار هم‌تراز با بنادر بین‌المللی است

◀ حل چالش‌های حمل و نقلی ایران، هند و افغانستان در کمیته پیگیری موافقتنامه سه جانبه چابهار

کشور در عرصه ملی است، گفت: اگر قرار باشد رونق اقتصادی در استان‌های شرقی و شمال شرقی ایران شکل گیرد، کلید آن توسعه بندر شهید بهشتی چابهار است و این حاکی از پتانسیل و ظرفیت بالای تجاری و جغرافیایی این بندر در مراودات اقتصادی ایران است.

حسن زاده با اشاره به اینکه این سازمان بر اساس دانش حمل و نقل به ظرفیت و پتانسیل بالای اقتصادی چابهار واقف بود، بیان کرد: برخی تصور می‌کردند چابهار ظرفیت و پتانسیل سرمایه‌گذاری زیادی ندارد، اما به مرور زمان از نظر طراحی، تجهیزات، عمق دسترسی و سایر موارد به خوبی نشان داد که در تراز بنادر بین‌المللی دنیا قرار دارد.



معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی با تاکید بر اینکه آنچه اهمیت دارد نقش چابهار در عرصه حمل و نقل و ترانزیت کشورهای شمال شرقی ایران و آسیای میانه است، اظهار کرد: باید ارتباط با پسرکرانه بندر چابهار از طریق راه آهن و جاده به خوبی ایجاد شود تا از این طریق بتوانیم خوبی از ظرفیت‌های بالای اقتصادی، ترانزیتی و جغرافیایی بندر شهید بهشتی چابهار به نحو مطلوب استفاده کنیم.

وی با اشاره به دستور مقام معظم رهبری مبنی بر اجازه برداشت از محل صندوق ذخیره ارزی به منظور بهره‌برداری از شبکه ریلی چابهار و اتصال آن به شبکه سراسری، بیان کرد: تا دو سال آینده شاهد عملیاتی شدن این پروژه

به گفته معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی یکی از دستور کارهای کمیته پیگیری موافقتنامه سه جانبه چابهار، شناسایی چالش‌ها در حوزه حمل و نقلی و تجارت بین سه کشور است و امیدوار هستیم با حل چالش‌ها شاهد بهبود وضعیت در این بخش باشیم.

محمدعلی حسن زاده با اشاره به اینکه اقیانوسی بودن یک بندر بدین مفهوم است که تجارت دریا برد در مسیرهای اقیانوسی صورت گیرد، گفت: بندری که نزدیک به مسیرهای اصلی قرار دارد، زمان و هزینه کمتری را برای تجارت دریایی در پی خواهد داشت.

وی با بیان این‌که بندر شهید بهشتی چابهار تنها بندر شرق





امیدواریم با اقدامات صورت گرفته تجار و دستگاه‌های مختلف بخشی از کالای صادراتی و وارداتی خود را از طریق چابهار عبور دهند و در این رابطه سازمان بنادر و دریانوردی تسهیلات ویژه‌ای را برای خطوط کشتیرانی و سرمایه‌گذاران در نظر گرفته است تا تخلیه و بارگیری از طریق بندر چابهار انجام شود

کرد: نکته بسیار مهم این است که سرمایه‌گذاران تصمیم گرفته‌اند علاوه بر سرمایه‌گذاری در سایر بنادر کشور در بندر شهید بهشتی چابهار نیز سرمایه‌گذاری کنند و امیدوار هستیم با ایجاد زیربنای عملیاتی مناسب و امکانات لازم در این بندر شاهد بهبود وضعیت سرمایه‌گذاری باشیم. حسن‌زاده همچنین در ارتباط با آخرین وضعیت کمیته پیگیری موافقتنامه سه‌جانبه چابهار، خاطر نشان کرد: کارگروهی متشکل از مسوولان سه کشور ایران، هند و افغانستان در این رابطه تشکیل شده است و سال گذشته بر اساس موارد مندرج، اولین جلسه آن در چابهار برگزار شد و در سال جاری نیز قرار است دومین جلسه در هند برگزار شود و در سال آینده نیز سومین جلسه در افغانستان برگزار خواهد شد.

خواهیم بود و همزمان در حوزه جاده‌ای نیز فعالیت‌ها در حال پیشبرد است. معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: امیدواریم با اقدامات صورت گرفته تجار و دستگاه‌های مختلف بخشی از کالای صادراتی و وارداتی خود را از طریق چابهار عبور دهند و در این رابطه سازمان بنادر و دریانوردی تسهیلات ویژه‌ای را برای خطوط کشتیرانی و سرمایه‌گذاران در نظر گرفته است تا تخلیه و بارگیری از طریق بندر چابهار انجام شود. حسن‌زاده همچنین به مصوبه هیئت دولت در ارتباط با اینکه هزار کامیون با پلاک منطقه آزاد می‌توانند از بندر چابهار به زاهدان و سایر نقاط کالا جابجا کنند، گفت: عزم خوبی در سطح کشور برای رونق چابهار شکل گرفته است و خوشبختانه شرایط مساعدی برای فعالیت‌های تجاری در این راستا وجود دارد. وی با تأکید بر اینکه فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر شهید بهشتی چابهار شناسایی شده است و در سال گذشته قراردادی معادل ۱۰۰۰ میلیارد تومان به منظور سرمایه‌گذاری در چابهار مدنظر قرار گرفت، اظهار





معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد:

رشد ۲۷ درصدی ورود کشتی‌های اقیانوس پیما به بندر چابهار

راه اندازی مجدد خط کشتیرانی مسافری چابهار-مسقط

به وسعت بیش از ۳۰۰ هکتار و عمق ۱۶ متر، عملاً در پذیرش بزرگترین کشتی‌های فعال در خطوط بین‌المللی کشتیرانی محدودیتی ندارد.

وی ادامه داد: از سوی دیگر بندر شهید بهشتی چابهار از لحاظ پدافند غیرعامل، خارج از تنگه هرمز قرار دارد و از امتیاز کوتاه‌ترین و امن‌ترین مسیر دریایی به کشور افغانستان و کشورهای حوزه CIS برخوردار است و شاخه‌ای از کریدور شمال-جنوب به حساب می‌آید.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه این بندر برای تبدیل شدن به یک بندر مهم منطقه‌ای بسیار مستعد است، عنوان کرد: با وجود زیرساخت‌های موجود آمده و پتانسیل‌های ویژه بندر شهید بهشتی چابهار، انتظار می‌رود خطوط و شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی از این بندر به عنوان یکی از بنادر اصلی خود استقبال کنند.

اسلامی با اشاره به اینکه کاهش زمان حمل و توقف در بنادر برای شرکت‌های کشتیرانی از اولویت ویژه‌ای برخوردار است، گفت: ضرورت دارد تمام مسولان ارگان‌های مرتبط و موثر برای تکمیل خط راه آهن زاهدان-چابهار در جهت تسهیل حمل و نقل، تجارت و ترانزیت از مسیر بندر چابهار گام جدی و عملی بردارند.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه بندر چابهار از موقعیت ویژه، جاذبه‌های گردشگری و مزیت مجاورت با کشورهای عمان و پاکستان و نیز استعداد گردشگری دریایی و سفرهای دریایی بین‌المللی برخوردار است، بیان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی با اعطای برخی تسهیلات به بخش خصوصی در رونق گردشگری دریایی اقدامات موثری انجام داده است و به زودی شاهد راه اندازی مجدد خط کشتیرانی مسافری بین چابهار و مسقط خواهیم بود.

اسلامی افزود: در تلاش هستیم که از ظرفیت وجود زائران پاکستانی، به منظور راه اندازی خط کشتیرانی مسافری بین چابهار و کراچی نیز بهره ببریم.



اعطای تخفیف‌های تعرفه‌ای و مشوق‌های ارایه شده به فعالان اقتصادی در بندر چابهار سبب شده این بندر استراتژیک هر روز نقش پررنگی‌تر در اقتصاد ملی ایفا کند. به اذعان کارشناسان با اینکه فرآیند توسعه‌ای بندر چابهار با تأخیر آغاز شد اما توانست با سرعت در مسیر رشد قرار گیرد و حتی از برخی از بنادر در جذب کالا پیشی بگیرد.

جلیل اسلامی؛ معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره روند توسعه‌ای این بندر می‌گوید که خوشبختانه با اعطای تخفیف‌های تعرفه‌ای و مشوق‌های ارائه شده به تجار، سرمایه‌گذاران و خطوط کشتیرانی روند رو به رشدی را در استقبال از بندر شهید بهشتی چابهار شاهد هستیم و ورود کشتی‌های خطوط کشتیرانی بخش خصوصی نمایانگر ادامه این روند صعودی است.

وی با اشاره به بهره‌برداری از زیرساخت‌های طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و امکان پهلو دهی کشتی‌هایی با آب‌خور بیش از ۱۵ متر در اسکله‌های بندر چابهار، شاهد رشد ۲۷ درصدی ورود کشتی‌های اقیانوس پیما به این بندر در ۵ ماهه نخست سال ۱۳۹۸ نسبت به مدت مشابه سال گذشته هستیم، اظهار کرد: بندر شهید بهشتی چابهار با دارا بودن آبراهه‌ای به طول ۳ کیلومتر، عرض ۳۰۰ متر، عمق ۱۶ متر و حوضچه آرامشی



۱- چابهار در جهت تسهیل حمل و نقل، تجارت و ترانزیت از مسیر بندر چابهار، گام‌های جدی و عملی بردارند

۲- بندر شهید بهشتی چابهار از امتیاز کوتاه‌ترین و امن‌ترین مسیر دریایی به کشور افغانستان و کشورهای حوزه CIS برخوردار است

۳- تجهیزات دریایی سواحل استان سیستان و بلوچستان و بندر شهید بهشتی چابهار است

۴- کاهش زمان حمل و توقف در بنادر برای شرکت‌های کشتیرانی از اولویت ویژه‌ای برخوردار است

۵- ضرورت دارد مسئولان ارگان‌های مرتبط برای تکمیل خط راه آهن زاهدان

۱ در تلاش هستیم که از ظرفیت وجود زائران پاکستانی، به منظور راه اندازی خط کشتیرانی مسافری بین چابهار و کراچی نیز بهره ببریم

۲ سازمان بنادر و دریانوردی در راستای توسعه محور شرق و سواحل مکران در حال تکمیل و تقویت زیرساخت‌ها و

گذاری و نصب علائم کمک ناوبری کانال و حوضچه بندر شهید بهشتی، پوشش کامل رادیویی دریایی در محدوده رادیویی A1 آب‌های ساحلی استان، احداث برج کنترل ترافیک دریایی، افزودن دو مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی در منتهی علیه شرقی و غربی استان (پسابندر و زرآباد) و تکمیل یدک کش‌ها و شناورهای عملیاتی و جستجو و نجات دریایی اشاره کرد.

وی با تاکید بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی در راستای توسعه محور شرق و سواحل مکران در حال تکمیل و تقویت زیرساخت‌ها و تجهیزات دریایی سواحل استان سیستان و بلوچستان و بندر شهید بهشتی چابهار متناسب با برنامه‌های توسعه ای است، اظهار کرد: از جمله این موارد که در ایمنی دریانوردی و کشتیرانی ایمن سهم بسزایی دارد می‌توان به پروژه‌های بویه



مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان اعلام کرد:

واردات ۵۰ درصد کالاهای اساسی کشور از طریق بندر چابهار

◀ اعلام آخرین وضعیت کمیته پیگیری موافقتنامه سه جانبه چابهار

۱۵۰ میلیون دلاری به منظور تامین تجهیزات بندر چابهار انجام داده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان افزود: طبق گفته سفیر این کشور، تصمیم و همکاری هند با ایران در خصوص بندر چابهار بسیار جدی است و برای تامین مالی تجهیزات مورد نیاز در حال رایزنی با بانک‌های هندی طرف تعهد با ایران است.

به گفته آقای، گدام دارمندرا؛ سفیر هند در ایران در آخرین نشست با مقام‌های ایرانی اعلام کرد که این کشور به تعهداتش در ارتباط با بندر چابهار پایبند است و برای ادامه همکاری و پیشرفت قرارداد تمام تلاش خود را به کار می‌گیرد.

وی با تاکید بر اینکه به منظور تسریع در اجرای بندهای موافقتنامه سه جانبه ایران، هند و افغانستان، کارگروه ویژه پیگیری این توافقنامه تشکیل و جلساتی با سفیر هند برگزار شده است، تصریح کرد: در آخرین نشست مقرر شد تمامی موارد و جزییات قرارداد فی مابین ایران، هند و افغانستان توسط تیم کارشناسی با سطوح پایین تر تنظیم، ارزیابی و برای تهیه سند جامع به مسئولان بالادستی ارجاع شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت:
از آنجا که ایجاد ترافیک و استفاده از ظرفیت‌های بندر چابهار اولویت اصلی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان است، اظهار کرد: به طرف هندی اعلام کرده ایم که شرکت IPGL باید نسبت به جذب و انتقال بار سایر کشورها به خصوص کشورهای محصور در خشکی نیز اقدامات لازم را انجام دهد.

آقای دربارہ تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی از چابهار، بیان کرد: با توجه به این که بندر چابهار به عنوان بزرگترین بندر اقیانوسی کشور از قابلیت‌های بسیار خوبی برای واردات بخشی از کالاهای اساسی مورد نیاز کشور برخوردار است، اقداماتی برای پهلوگیری کشتی‌های حامل این نوع کالاها در این بندر انجام شده است.



امروز همه نگاه‌ها به سمت توسعه بندر چابهار است، بندری که از تحریم‌ها معاف شده و هر روز بواسطه موقعیتی که در منطقه دارد، اثرگذاری آن در اقتصاد کشورمان بیشتر می‌شود. سال ۹۵ بود که سه کشور ایران، هند و افغانستان برای توسعه بندر چابهار و استفاده از ظرفیت‌های این بخش تفاهم نامه امضاء کردند. حال امضاکنندگان آن تفاهم نامه درصدد عملیاتی کردن تعهدات خود هستند. از طرفی ایران هم برای توسعه و فعال سازی بندر چابهار آستین بالا زده است به گونه ای که قرار است ۵۰ درصد کالاهای اساسی وارداتی کشورمان از طریق بندر چابهار وارد شود.

بهر روز آقای؛ مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اشاره به اینکه تفاهمنامه ای سه جانبه، موسوم به چابهار سوم خرداد ماه سال ۱۳۹۵ بین سه کشور ایران، هند و افغانستان به امضا رسید، اعلام کرد: این تفاهمنامه در حال حاضر عملیاتی است و موارد آن در مسیر پیشبرد است.

وی با اشاره به اینکه در راستای این توافقنامه شرکت IPGL به عنوان طرف هندی، عملیات بندری را با جدیت کامل در بندر چابهار آغاز کرده است، خاطر نشان کرد: علاوه بر این شرکت مذکور مذاکراتی در خصوص ایجاد خط اعتباری

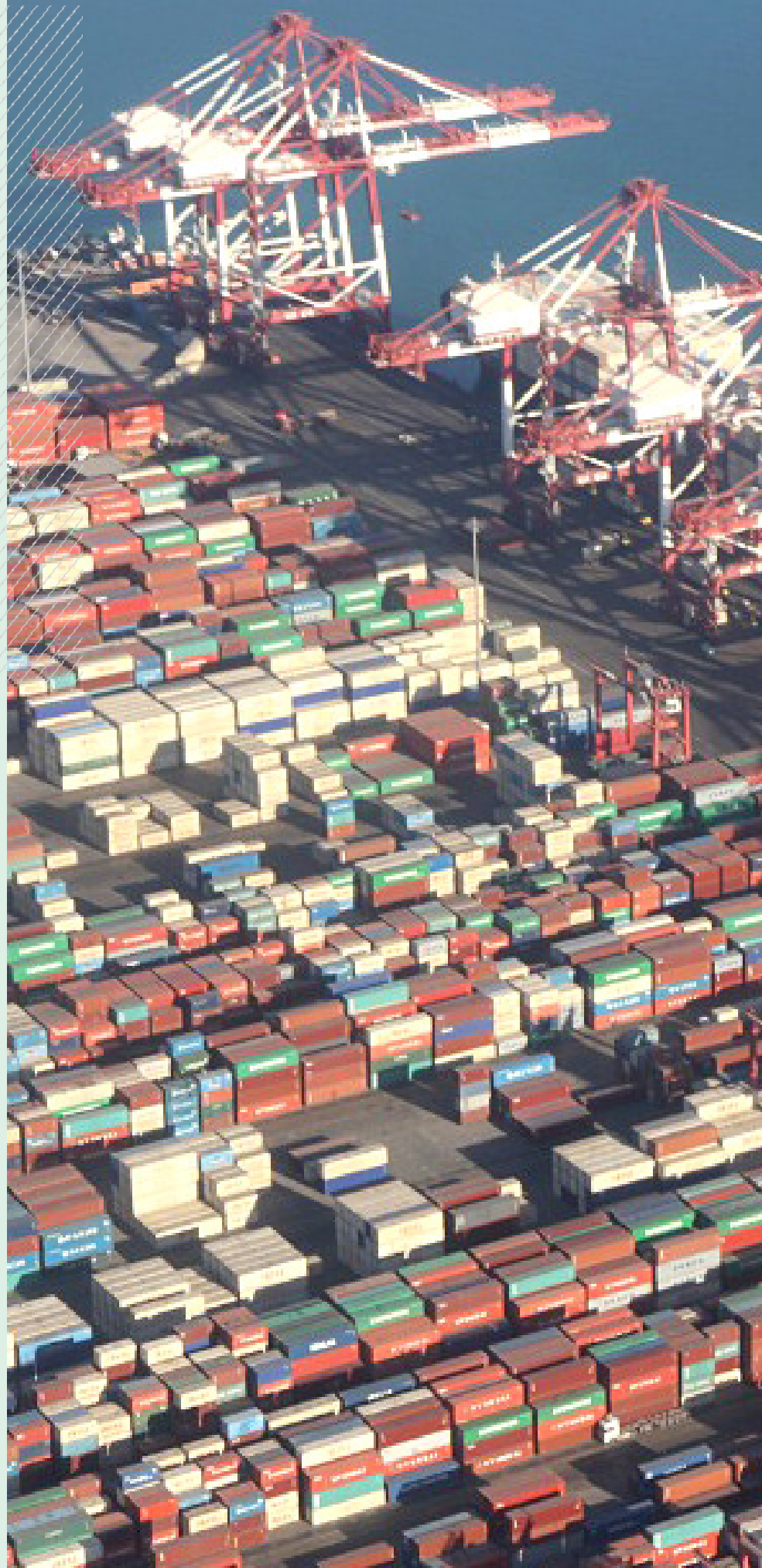


- ۱ مقرر شده است ۵۰ درصد کالاهای اساسی وارداتی کشور از طریق بندر چابهار وارد شود
- ۲ به شرکت بازرگانی دولتی ایران و پشتیبانی امور دام ابلاغ شده است تا نسبت به واردات کالا از طریق بندر چابهار اقدام کنند
- ۳ سفیر هند در ایران اعلام کرد که این کشور به تعهداتش در ارتباط با بندر چابهار پایبند است و برای ادامه همکاری و پیشرفت قرارداد تمام تلاش خود را به کار می‌گیرد
- ۴ شرکت IPGL مذاکراتی در خصوص ایجاد خط اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری به منظور تامین تجهیزات بندر چابهار انجام داده است

وی ادامه داد: با پیگیری‌های اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان و برگزاری جلسات و هماهنگی‌های مختلف برای ورود کالاهای اساسی مورد نیاز استان‌های شرقی کشور از طریق بندر چابهار، مقرر شد ۵۰ درصد کالاهای اساسی وارداتی کشور از طریق بندر چابهار وارد شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اشاره به اظهارات قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی، گفت: به دو شرکت اصلی وارد کننده کالاهای اساسی یعنی شرکت بازرگانی دولتی ایران و پشتیبانی امور دام ابلاغ شده است تا نسبت به واردات کالا از طریق بندر چابهار اقدام کنند.

وی افزود: همچنین همزمان با این دو شرکت دولتی، به سایر مباشران تامین کالاهای مورد نیاز کشور و تشکل‌های مرتبط با آنها که تامین کننده نیاز خوراک دام، طیور و نهاده‌های دامی مورد نیاز کشور هستند نیز ابلاغ شده تا از ظرفیت‌های بندر چابهار به نحو شایسته‌ای بهره ببرند.





مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار مطرح کرد:

چابهار؛ مرکز ثقل موافقتنامه سه جانبه ایران، هند و افغانستان

تا دو ماه آینده ساخت فرودگاه بین المللی چابهار آغاز می شود

الی سه سال اخیر در طول روز یک یا دو پرواز انجام می شد اما در حال حاضر تعداد پروازها به ۶ مورد در طول روز به نقاط مختلف کشور افزایش پیدا کرده است و افزایش مقاصد پروازی و تعداد پروازها از جمله برنامه‌هایی است که در راستای تحقق آن حرکت می‌کنیم.

کردی در خصوص ساخت فرودگاه بین المللی چابهار نیز، بیان کرد: در این رابطه فرودگاه مذکور جانمایی شده، توافقات لازم با وزارت راه و شهرسازی صورت گرفته، سازمان منطقه آزاد چابهار به عنوان سرمایه گذار انجام پروژه را تقبل کرده، توافقات لازم با پیمانکار نیز مدنظر قرار گرفته است و تا دو ماه آینده ساخت فرودگاه بین المللی چابهار کلید می‌خورد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار با اشاره به اینکه در تمامی نقاط دنیا مناطق آزاد به عنوان پشتیبان و حامی توسعه و رونق بنادر ایجاد می‌شوند و با استقرار صنایع در پسرانیه بندر، چرخه درست تولید و صادرات شکل می‌گیرد، گفت: این فرآیند به گونه ای است که فعالیت‌های تولیدی



بندر چابهار با ویژگی‌های متنوعی که دارد، فرصت برای سرمایه گذاری در حوزه‌های مختلف را فراهم کرده است. بدین جهت سرمایه گذاران با حضور در بخش تولید، فعالیت‌های بندری و خدماتی که می‌توانند از پسرانیه بندر شهید بهشتی بهره ببرند امکان افزایش تجارت خارجی خود را دارند. اما توسعه همه جانبه چابهار به زیرساخت‌های چون فرودگاه نیاز دارد. در این میان عبدالرحیم کردی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار از زیرساخت‌ها و الزامات سرمایه گذاری می‌گوید. وی در ارتباط با آخرین وضعیت فرودگاهی و پروازی این منطقه، اظهار کرد: در این خصوص سهولت، سرعت و هزینه رفت و آمد برای سرمایه‌گذاران و گردشگران اهمیت بسیار بالایی دارد و به منظور بهبود وضعیت ترافیک پروازی در چابهار، دو موضوع بازسازی و توسعه ترمینال فرودگاه فعلی و نیز ساخت فرودگاه بین المللی چابهار در دستور کار قرار گرفته است.

وی ادامه داد: در راستای بازسازی و توسعه ترمینال فرودگاه فعلی مذاکرات لازم صورت گرفته است و از اواخر اردیبهشت ماه سال جاری بازسازی سالن فعلی انجام شد و به زودی به بهره‌برداری می‌رسد که با این بازسازی و توسعه، امکان ۴ پرواز همزمان ایجاد خواهد شد، باید توجه داشت که طی دو





ترافیکی ایجاد شده در آن‌هاست، گفت: یکی از اقدامات هوشمندانه صورت گرفته قرارداد پورت اپراتوری فاز یک بندر شهیدبهبشتی چابهار با هندی‌ها بود که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی با مدل BOT مدنظر قرار گرفت و بر همین اساس هندی‌ها سعی خواهند کرد حداکثر بار را به منظور درآمدزایی بیشتر در مدت زمان مشخص جذب کنند.

کردی ادامه داد: در حال حاضر هندی‌ها با آسیای میانه و افغانستان مبادله ای ۱۱ تا ۱۲ میلیون دلاری دارند که اگر این مبادلات از کانون چابهار صورت گیرد شاهد جابجایی ۱۰ میلیون تن بار برای مدت طولانی از مسیر چابهار خواهیم بود و پس از اتمام این قرارداد و رفتن هندی‌ها نیز این روند ادامه خواهد داشت. وی با اشاره به این که چابهار، مرکز ثقل و نقطه عطف موافقتنامه سه جانبه چابهار بین ایران، هند و افغانستان است، تاکید کرد: با توجه به توافقنامه چابهار که از سوی سه کشور ایران هند و افغانستان مدنظر قرار گرفته است تفاهم اساسی به منظور پیوند تجاری سه کشور شکل گرفته و چابهار به عنوان مرکز ثقل این پیوندها ارتباطات و مراودات بلند مدت تجاری و استراتژیک بین این سه کشور را رقم می‌زند.

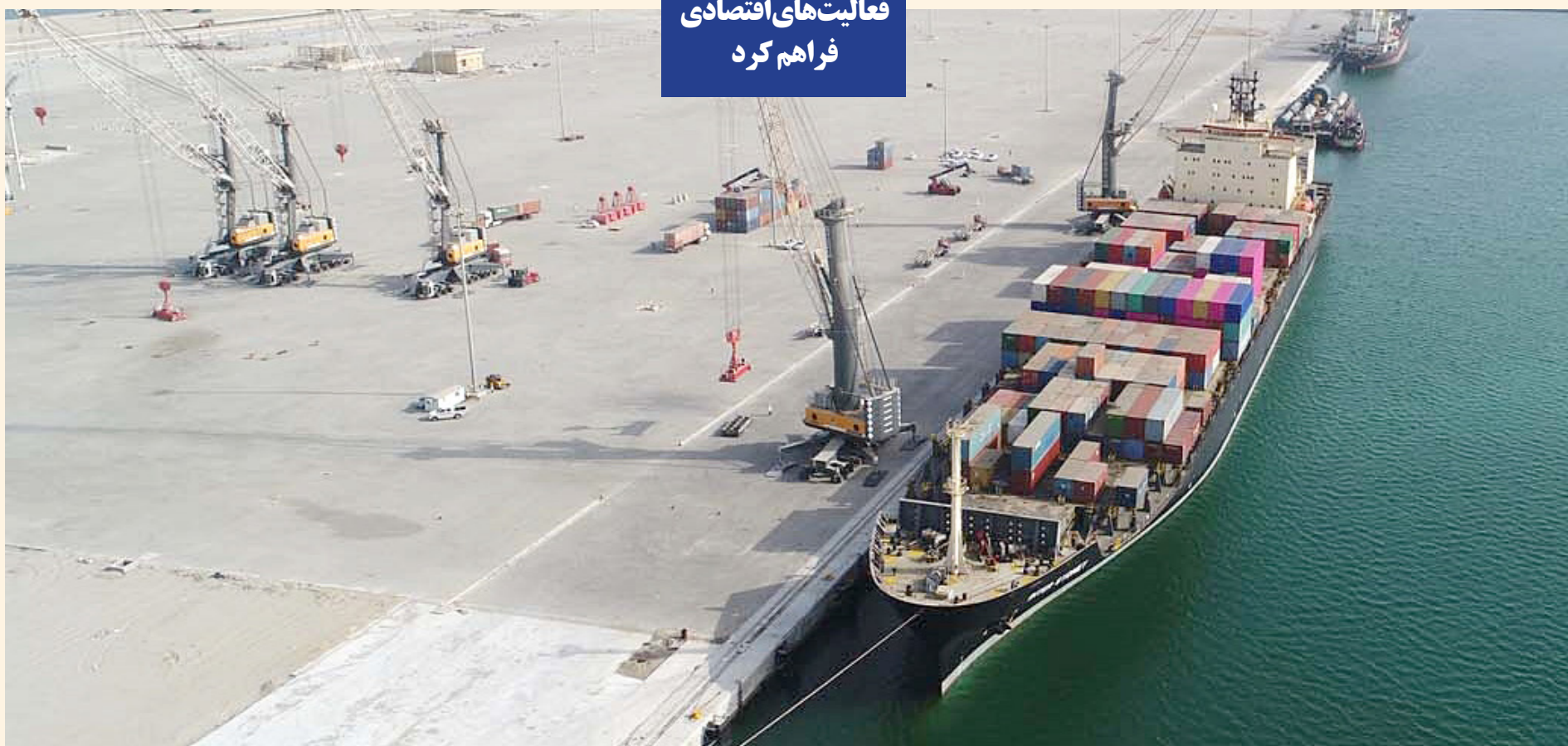
و صنعتی بر مبنای مزیت‌های نسبی و رقابتی در پسرکراهِ بنادر انجام می‌شود و پس از آن صادرات و واردات در دستور کار قرار می‌گیرد.

کردی ادامه داد: در حال حاضر ایجاد صنایع پتروشیمی و فولاد در چابهار مدنظر قرار گرفته است و سالانه تولید ۲۰ میلیون تن پتروشیمی و ۱۰ میلیون تن فولاد تعریف شده است که اگر این ظرفیت‌ها محقق شود، ۳۰ میلیون تن پتروشیمی و فولاد در طول سال در پسرکراهِ بنادر تولید می‌شود که حمایت و پشتوانه بسیار قوی برای بندر شهیدبهبشتی چابهار خواهد بود، اتفاقی که در عین حال رونق صنایع پایین دستی پتروشیمی و فولاد را که دارای بازار منطقه‌ای هستند به دنبال خواهد داشت.

وی با تاکید بر اینکه یکی از مهمترین ظرفیت‌های چابهار دسترسی بندری آن است، گفت: پیوند بین صنایع استقرار یافته با بندر شهیدبهبشتی چابهار یکی از مهمترین ظرفیت‌های اقتصادی این بندر است که نباید از آن غافل شد و با ایجاد زیرساخت‌های مناسب و مشوق‌های لازم باید شرایط را برای انجام فعالیت‌های اقتصادی فراهم کرد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار با اشاره به اینکه ارزش اصلی اقتصادی بنادر منوط به بار

**پیوند بین صنایع
استقرار یافته با
بندر شهیدبهبشتی
چابهار یکی از
مهمترین ظرفیت‌های
اقتصادی این بندر
است که نباید از آن
غافل شد و با ایجاد
زیرساخت‌های مناسب
و مشوق‌های لازم باید
شرایط را برای انجام
فعالیت‌های اقتصادی
فراهم کرد**





نماینده استان سیستان و بلوچستان در مجلس مطرح کرد:

امنیت؛ وجه تمایز بندر چابهار با گوادر

◀ ضعف هتلینگ و سفره‌وایی در چابهار مانع جذب سرمایه گذار و گردشگر است

افزایش یافته است و باید این ظرفیت همچنان افزایش پیدا کند، گفت: علاوه بر مسیرهای جاده ای باید به ایجاد مسیرهای ریلی به منظور دسترسی هرچه بهتر چابهار اقدام کرد و در صورت ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقلی می‌توانیم شاهد بهبود وضعیت ترانزیتی در چابهار باشیم و ترافیک کالا را ارتقا بخشیم.

وی با تاکید بر اینکه مقوله امنیت وجه تمایز اصلی بندر شهید بهشتی چابهار در قیاس با بندر گوادر به عنوان بندر اصلی رقیب است، بیان کرد: باید از این امنیت بالا در چابهار به خوبی بهره ببریم و بتوانیم سرمایه گذاران را به حضور در چابهار ترغیب کنیم، یکی از مسائل بسیار مهم برای انجام فعالیت اقتصادی و سرمایه گذاری وجود امنیت بوده که خوشبختانه چابهار به بهترین شکل از آن برخوردار است. نماینده مردم زاهدان در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه باید به ظرفیت‌های تفریحی و توریستی در چابهار توجه کنیم، گفت: چابهار از سالیان قبل مورد توجه واقع شده است حتی قبل از انقلاب از سوی آمریکایی‌ها

برنامه‌های مختلفی برای آن طراحی شده و قرار بر این بود که به بزرگترین پایگاه نظامی هوایی، دریایی و زمینی کشور تبدیل شود که به خوبی حاکی از موقعیت استراتژیک و بی نظیر چابهار در منطقه است. وی همچنین به لزوم توسعه فرودگاهی چابهار اشاره و بیان کرد: باید هرچه سریعتر فرودگاه بین‌المللی چابهار ساخته شود. یکی از الزامات جذب سرمایه گذار سهولت تردد از جمله سفر هوایی و وجود هتلینگ است که متأسفانه در هر دو مورد

در چابهار با ضعف روبرو هستیم و باید مسئولان امر در این رابطه با سرعت بیشتری فعالیت کنند و شرایط مطلوبی را برای حضور سرمایه گذاران و گردشگران در منطقه رقم بزنند.



نماینده استان سیستان و بلوچستان در مجلس شورای اسلامی وجود امنیت بالا در منطقه چابهار را بزرگترین وجه تمایز بندر شهید بهشتی با بندر گوادر دانست و تاکید کرد که باید از این ظرفیت به بهترین شکل در راستای جذب سرمایه گذاران اقدام کرد. حسینعلی شهریاری با اشاره به اینکه توسعه چابهار از مدت‌ها قبل مورد توجه مقام معظم رهبری قرار گرفت و ایشان به طور ویژه به توسعه سواحل مکران تاکید داشتند، گفت: بندر شهید بهشتی چابهار به دلیل موقعیت ترانزیتی فوق‌العاده می‌تواند عامل رونق و رشد اقتصادی مناطق محروم شرق کشور باشد و اشتغالزایی را برای ساکنین محور شرقی ایران رقم بزند. وی با بیان اینکه بندر شهید بهشتی چابهار یک بندر اقیانوسی است و وضعیت ویژه ای دارد، اظهار کرد: طی چند سال اخیر اقدامات قابل توجهی به منظور رشد و توسعه چابهار در دستور کار قرار گرفته است و باید در راستای افزایش ظرفیت‌های بندر شهید بهشتی چابهار با سرعت بیشتری عمل کرد. شهریاری ایجاد مناطق آزاد را به منظور حمایت و پشتیبانی از فعالیت‌های بنادر دانست و خاطر نشان کرد: در نقاط مختلف دنیا، مناطق آزاد به منظور حمایت از بنادر ایجاد شده‌اند و هدف از وجود آن‌ها فعالیت‌های صنعتی و تولیدی در پسرکانه بنادر است تا بتوان در حوزه صادرات عملکرد موفقی داشت.

نماینده استان سیستان و بلوچستان در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر شهید بهشتی چابهار



باید از این امنیت بالا در چابهار به خوبی بهره ببریم و بتوانیم سرمایه گذاران را به حضور در چابهار ترغیب کنیم، یکی از مسائل بسیار مهم برای انجام فعالیت اقتصادی و سرمایه گذاری وجود امنیت بوده که خوشبختانه چابهار به بهترین شکل از آن برخوردار است

رئیس اتاق بازرگانی ایران و هند تاکید کرد:

آینده چابهار در قیاس با سایر بنادر منطقه، بسیار امیدوار کننده است

◀ درآمد بالا در انتظار ایران و هند در صورت افزایش ترانزیت از چابهار

کرد: سرمایه گذاری بسیار خوبی در بندر شهید بهشتی چابهار مدنظر قرار گرفته است و زیرساخت‌ها در حال توسعه است و به طور حتم آینده این بندر در قیاس با سایر بنادر منطقه بسیار امیدوارکننده خواهد بود.

رئیس اتاق بازرگانی ایران و هند با تاکید بر توسعه ترانزیت در محور شرق کشور و نقش بسیار مهم بندر چابهار در این زمینه، اظهار کرد: ترانزیت از چابهار هم برای ایران و هم برای هند منبع درآمد بسیار خوبی خواهد بود و در شرایط فعلی که اقتصاد کشور درگیر تحریم‌هاست می‌تواند به دور زدن تحریم‌ها کمک کند، ما برای تحقق این مسئله نیازمند اتصال خط آهن چابهار هستیم و باید علاوه بر توسعه محورهای جاده ای شاهد ایجاد توسعه ریلی جهت دسترسی به چابهار باشیم.

وی ادامه داد: اتصال راه آهن چابهار در طرح‌های دولت قرار دارد و به طور حتم ایجاد این مسیر ریلی موجب فعالیت بیشتر بندر چابهار در حوزه ترانزیت خواهد شد. رئیس اتاق بازرگانی ایران و هند با تاکید بر لزوم جذب هرچه بیشتر سرمایه گذاران و فعالان اقتصادی در بندر شهید بهشتی چابهار، بیان کرد: آشنا کردن تجار و فعالان اقتصادی با ظرفیت‌های بندر شهید بهشتی چابهار امری ضروری است و باید از هر ظرفیت و فرصتی برای شناخت هر چه بیشتر این بندر استفاده کرد، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان منطقه آزاد

چابهار و بازرگانی ایران و هند باید فعالیت‌ها و برنامه‌های مختلفی را به منظور جذب سرمایه گذاران در دستور کار قرار دهند و با تعریف مشوق‌های لازم فضایی را به وجود آورند که انجام فعالیت‌های تولیدی و صادراتی شاهد رونق هرچه بیشتر این منطقه باشیم. جمیلی افزود: به طور حتم سهولت فعالیت‌های اقتصادی در چابهار در کنار بهره‌گیری از مشوق‌ها می‌تواند عامل انگیزشی برای سرمایه گذاران و فعالان اقتصادی جهت حضور در چابهار باشد.

وی در مورد مشکلات و موانع موجود در مسیر توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، خاطرنشان کرد: متأسفانه بوروکراسی اداری همواره نظام اداری ایران را آزار داده است و باید با حذف فرایندهای زمان بر سرعت فعالیت‌ها را در بخش‌های مختلف افزایش داد.



رئیس اتاق بازرگانی ایران و هند با تاکید بر اینکه باید نگاه‌ها به چابهار در بخش‌های مختلف ملی باشد، گفت: باید سرعت فعالیت‌های اقتصادی در خصوص بندر چابهار توسعه پیدا کند چرا که کند بودن فعالیت‌ها در برهه اقتصادی کنونی جز ضرر برای کشور پیامد دیگری به دنبال نخواهد داشت. ابراهیم جمیلی با اشاره به اینکه چابهار یک بندر استراتژیک در منطقه به شمار می‌آید، اظهار کرد: اگر چابهار از سوی آمریکایی‌ها از تحریم‌ها معاف می‌شود تنها یک دلیل دارد و

آن هم موقعیت خاص جغرافیایی این منطقه است چرا که در صورت تحریم آن، کشورهای همسایه نیز بسیار متضرر خواهد شد، بنابراین حال که کشور از چنین ظرفیتی برخوردار است باید به نحو مطلوب از آن استفاده کند و با برنامه‌ریزی درست میزان مبادلات تجاری ایران با کشورهای حوزه CIS است، کشورهای شرق ایران و نیز کشورهای آسیای میانه را افزایش دهد. وی ادامه داد: علی‌رغم همه محدودیت‌های اعمال شده از سوی آمریکایی‌ها بندر شهید بهشتی چابهار استعداد بسیار بالایی برای توسعه و سرمایه‌گذاری دارد و سواحل مکران نیز می‌تواند در صورت توسعه، نقش بسزایی را در بهبود وضعیت اقتصادی کشور ایفا کند.

جمیلی با اشاره به قرارداد منعقد شده بین ایران و هند در ارتباط با پورت پراتوری فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار، خاطرنشان

آشنا کردن تجار و فعالان اقتصادی با ظرفیت‌های بندر شهید بهشتی چابهار امری ضروری است و باید از هر ظرفیت و فرصتی برای شناخت هر چه بیشتر این بندر استفاده کرد

مدیرکل لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر مطرح کرد:

مزایای اقتصادی و موانع غیر تعرفه‌ای توسعه کریدور ترانزیتی شمال-جنوب

◀ اثرات توافقنامه چابهار برای ایران، هند و افغانستان

بین آسیا و اروپا دانست که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان تر است و یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه به شمار می‌رود که کشورهای در مسیر این راه‌گذر در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند.

وی ادامه داد: دسترسی به بازارهای آسیای میانه و منابعی که آن را از وابستگی به همسایه مرزی خود یعنی پاکستان که هند با آنها رابطه پر افت و خیزی دارد رها می‌کند و توافقنامه چابهار که بین هند، ایران و افغانستان به امضا رسیده است از طریق راه آهن، چابهار را در ایران به زاهدان و بعد از آن به زرنج و دلارام در افغانستان متصل خواهد کرد و می‌تواند برای هندوستان منافع اقتصادی و امنیتی قابل توجهی با دسترسی مستقیم به افغانستان به همراه داشته باشد.

مدیرکل لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی اهمیت لجستیک در رونق ترانزیت را انکارناپذیر دانست و گفت: توجه به توسعه لجستیک فقط یک نیاز ملی نیست بلکه به عنوان نیاز شرکای تجاری ایران مطرح بوده و در واقع حلقه گمشده بین المللی است. وی با بیان اینکه برای کشورهای عضو کریدور و به طریق



کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا را برقرار می‌سازد و برای بندر چابهار به عنوان بندری استراتژیک در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه شرایط ویژه‌ای را فراهم می‌کند.

خسرو سرایی؛ مدیرکل لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اهمیت فوق العاده کریدور شمال-جنوب، این کریدور را مهمترین حلقه تجارت



عدم توسعه راه آهن در ایران،
چارچوب‌های قوانین و مقررات
ناهمسان گمرکی بین کشورهای
مسیر و نیز مقوله لجستیک به عنوان
مهم‌ترین حلقه مفقوده توسعه
کریدور حمل و نقلی شمال-جنوب
مطرح است

اولی برای ایران ضروری و الزام آور است که مشارکت بخش خصوصی در رونق این کریدور را افزایش دهند، تاکید کرد: دولت‌ها باید زمینه ساز حضور بخش غیردولتی در کلیه فعالیت‌های ترانزیتی باشند و کشور ما باید به جای اسیر شدن در گرداب تعدد کریدورهای ترانزیتی، موانع ترانزیتی کالای عبوری از قلمروی خود را مرتفع سازد. مدیرکل لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به موانع غیرتعرفه ای توسعه کریدور حمل و نقلی شمال-جنوب، تصریح کرد: کمبود اطلاعات از چگونگی حمل و ردیابی کالا در مسیر و همچنین شناخت ناچیز هند و روسیه از وضعیت لجستیک کالا در مسیر ترانزیتی

و نقلی این است که مراکز مهم جمعیتی و اقتصادی را از طریق یک جریان عمده جهت دار به یکدیگر متصل می‌سازد و زنجیره‌های تأمین منطقه ای یا «شبکه تولید کننده مصرف کننده» در سراسر اوراسیا را ایجاد می‌کند. مدیرکل لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی، افزود: مزیت اقتصادی دیگر مربوط به مسافت‌های کوتاه‌تر و تحویل سریعتر بوده که مسیر جدید ۴۰ درصد کوتاه‌تر و ۳۰ درصد ارزان تر از مسیر سنتی طی شده از طریق کانال سوئز است و با توجه به ارزان تر بودن هزینه‌های حمل و نقل، افزایش رقابت عاملی دیگر عاملی است که باعث ایجاد شاخص‌های اقتصادی برای راهروهای حمل و نقل می‌شود.

ایران، از جمله موانع غیرتعرفه ای توسعه این کریدور است. سرایی همچنین با اشاره به اینکه دولت نتوانسته در الکترونیکی کردن تجارت با سرعت مورد نیاز حرکت کند، بیان کرد: عدم توسعه راه آهن در ایران، چارچوب‌های قوانین و مقررات ناهمسان گمرکی بین کشورهای مسیر و نیز مقوله لجستیک به عنوان مهم‌ترین حلقه مفقوده توسعه کریدور حمل و نقلی شمال-جنوب مطرح است. وی در خصوص مزیت‌های اقتصادی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب نیز، بیان کرد: از جمله مزیت‌های این کریدور حمل



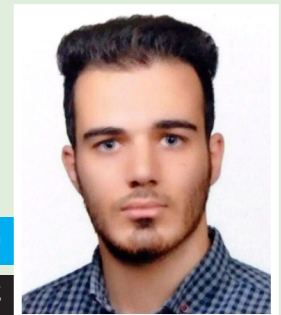
نقش «ژئواکونومیک» بندر چابهار در مناسبات ایران و افغانستان

جهانی را در بر می‌گیرد و امکان حمل و نقل کالا در حجم بسیار عظیم را با هزینه کم در سراسر جهان فراهم می‌کند. یکی از مهم‌ترین فرصت‌هایی که جوامع انسانی در مجاورت با دریا می‌توانند از آن بهره‌مند شوند برخورداری از موقعیت ساحلی مناسب است. ارتباط سه‌وجهی «تجارت، حمل و نقل دریایی و بندر» به عنوان یک اصل مهم در توانمندسازی اقتصادی کشورهایهایی که به دریا متصل هستند و نیز کشورهایهایی که به واسطه ترانزیت تجارتشان با دریا پیوند خورده، قابل ملاحظه است. ایران به لحاظ موقعیت ارتباطی در محور شمال و جنوب، دو عرصه جغرافیایی آب و خشکی را به هم پیوند می‌دهد و در مسیر عمومی ارتباط قاره‌های اروپا، آسیا و اقیانوسیه به ویژه آسیای جنوبی و جنوب شرقی قرار دارد، از این رو ایران در معرض تعاملات، استراتژی‌ها و پدیده‌هایی است که به هر نحو با موقعیت جغرافیایی آن مرتبط هستند.

در میان ۱۵ کشور همسایه ایران، افغانستان دارای ۹۴۵ کیلومتر مرز خشکی و رودخانه‌ای با ایران است. این کشور که در دهه‌های گذشته در اشغال کشورهای هم‌چون شوروی سابق و آمریکا بوده است

**نوید علیپور**

کارشناس ارشد جغرافیای سیاسی



ژئواکونومیک به زبانی ساده بر حفظ اقتصاد ملی و کنترل ساختارهای اقتصادی از طریق موقعیت جغرافیایی و سرزمینی تاکید دارد. مناسبات کشورها با همسایگان خود تابع موقعیت جغرافیایی، شرایط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی آن‌هاست و حمل و نقل دریایی نقش کلیدی در تجارت جهانی و تقویت تجارت خارجی کشورها دارد، بنابراین کشورهایهایی که به دریاها آزاد و آبراهه‌های بین‌المللی دسترسی دارند از مزیت بالقوه برای تجارت و ترانزیت کالا برخوردارند. کشتیرانی؛ کارآمد و مقرون به صرفه‌ترین روش حمل و نقل بین‌المللی کالا است که حدود ۹۰ درصد از تجارت



در این میان شرایط ایران متفاوت است؛ ایران هم به دریاهای آزاد و آب‌های اقیانوسی دسترسی دارد و هم برخلاف پاکستان که از چالش‌های امنیتی رنج می‌برد، از امنیت یکپارچه سرزمینی برخوردار است. بنابراین عوامل مذکور این اطمینان را به افغانستان می‌دهد که بدون دغدغه‌های امنیتی و کارشکنی از طریق ایران به آب‌های آزاد دسترسی پیدا کرده و بتواند به تجارت دریایی با سایر کشورها بپردازد. در میان بنادر ایران، بندر چابهار تنها بندری است که خارج از منطقه پرتنش خلیج فارس قرار دارد و با آب‌های آزاد و بین‌المللی به طور مستقیم از طریق اقیانوس هند در ارتباط است. وجود سواحل پرعمق و بریدگی‌های طبیعی چابهار، این بندر را به

بندر چابهار تنها بندری است که خارج از منطقه پرتنش خلیج فارس قرار دارد و با آب‌های آزاد و بین‌المللی به طور مستقیم از طریق اقیانوس هند در ارتباط است. وجود سواحل پرعمق و بریدگی‌های طبیعی چابهار، این بندر را به تنها بندر اقیانوسی ایران تبدیل کرده که برای پهلوگیری کشتی‌های اقیانوسی پیمان مناسب است



تنها بندر اقیانوسی ایران تبدیل کرده که برای پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیمان مناسب است.

این درحالی است که این ویژگی‌ها در هیچ یک از بندرهای جنوبی ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس دیده نمی‌شود، ویرانه‌های قلعه پرتقالی‌ها در روستای «تیس» در پنج کیلومتری بندر چابهار، گواه اهمیت این منطقه و رونق دریانوردی در روزگار حضور استعمارگران در منطقه است و جنوب شرق ایران به خصوص بندرچابهار از موقعیت سوق الجیشی بسیار مناسبی نسبت به شرق و غرب برخوردار بوده و در مسیر آبراه‌های بین‌المللی میان کشورهای عضو «اگو» و «آس-آن» بوده و مانند کلیدی برای دستیابی افغانستان به آب‌های آزاد است؛ جایی که می‌تواند میان گوآدر و خلیج فارس یک موقعیت حائل پدید آورد و مسیری مطمئن و کوتاه را برای تجارت دریایی شش کشور محصور در خشکی آسیای مرکزی به خصوص افغانستان فراهم کرد تا بتواند از این انزوای جغرافیایی و طبیعی‌رهایی یابد و در عین حال از مزیت اقتصادی ایجاد شده توسط آن استفاده کرد.

و اکنون با چالش‌های گروه‌های تروریستی دست به گریبان است، اقتصادی ضعیف را از تاریخ خود به میراث گرفته است. همچنین موقعیت جغرافیایی این کشور بر شدت بحران‌های آن افزوده است، به طوری که همسایگی با شش کشور ایران، پاکستان، ترکمنستان، تاجیکستان، ازبکستان و چین این کشور را محصور در خشکی کرده و از دسترسی به دریا و آب‌های آزاد محروم است تا اقتصاد ضعیف، میراث موقعیت جغرافیایی یکی از بحرانی‌ترین کشورهای جهان باشد. در میان همسایگان افغانستان، دو کشور پاکستان و ایران در جنوب و غرب این کشور به آب‌های بین‌المللی و دریاهای آزاد دسترسی دارند، پاکستان همیشه از موقعیت سرزمینی خود به عنوان اهرم فشار بر افغانستان استفاده کرده و افغانستان نیز از همسایه جنوبی خود چندان راضی نیست و هیچ وقت نتوانسته پاکستان را قانع کند که در مسائل تجاری و ترانزیتی بر حسب منافع اقتصادی عمل کند، بلکه همیشه مسائل ترانزیتی و تجاری با پاکستان، تحت تأثیر مسائل سیاسی بوده و این شرایط افغانستان را در یک انزوای سرزمینی قرار داده است.



پارلمان بخش خصوصی به این امر اذعان دارد که بندر چابهار بواسطه موقعیت و شرایطی که دارد می‌تواند به یکی از شریان‌های اصلی اقتصاد تبدیل شود، از این رو با ارایه تسهیلات ویژه به سرمایه‌گذاران می‌توان این بندر دارای فرصت‌های ویژه را توسعه بیشتری داد. در این باره فعالان بخش خصوصی در یک جمله وضعیت بندر چابهار را برای ما به تصویر کشیدند.

نگاه

بخش خصوصی به

چابهار



محمد رضا انصاری؛ عضو اتاق بازرگانی ایران: بندر چابهار؛ برای سرمایه‌گذاری بسیار مناسب است، از اینرو بهتر است برای تشویق سرمایه‌گذاران تسهیلات ویژه تری ارایه شود.



غلامرضا اکبری زاده؛ عضو اتاق بازرگانی ایران: با توجه به حجم سرمایه‌گذاری که کشور هند در بندر چابهار انجام می‌دهد به زودی می‌توان تاثیر آن را در رشد اقتصادی کشور دید.



فریدون همتی؛ عضو اتاق بازرگانی ایران: چابهار گزینه خوبی برای هند است تا بتواند از این طریق سرعت جابجایی کالاهای خود را افزایش دهد.



مجید پورکائده؛ عضو اتاق بازرگانی ایران: توسعه بندر چابهار یک الزام است و نباید از آن غفلت کرد، اعتقاد دارم که بندر چابهار مانند معدن الماس و زمرد است، بدین جهت توسعه آن می‌تواند ضمن رشد اقتصادی به جذب گردشگر هم کمک کند.



بهادر احرامیان؛ عضو اتاق بازرگانی ایران: بندر چابهار؛ بندر مهم و استراتژیک کشور است و بایستی از ویژگی‌های منحصر به فرد این بندر برای توسعه فعالیت‌های اقتصادی و تولیدی استفاده کرد.

■ نشانی: تهران، میدان ونک، چهارراه جهان کودک، بزرگراه شهید حقانی، انتهای خیابان دیدار جنوبی
■ تلفن: ۸۴۹۳۲۶۰۱، ۸۴۹۳۲۶۰۶

■ صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
■ مدیر مسئول: وحید رحمتی
■ سردبیر: مجید فدایی
■ همکاران: نیما علیپور و بهاره نایب‌آقایی

■ ششمین شماره نشریه الکترونیکی
سازمان بنادر و دریانوردی
■ مهر ماه ۱۳۹۸
■ نشریه خبری سازمان بنادر و دریانوردی