

بررسی جایگاه، راهکارها و مراحل ارتقاء بندر چابهار به یک بندر نسل سومی

^۱ سیامک یگانه محلاتی^۲ حیدرزارع^۳ عقیل محمدی

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد بنادر و کشتیرانی - دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد بنادر و کشتیرانی - دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

^۳ دانشجوی کارشناسی مدیریت و بازرگانی دریا گرایش گمرک - دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

چکیده:

باتوجه به گسترش مرزهای آبی در شمال و جنوب، همچنین موقعیت استراتژیکی کشور در ترانزیت بین المللی و کریدورهای شمال جنوب و شرق، حمل و نقل دریایی و مخصوصا بندر نقشی کلیدی در تجارت و توسعه اقتصادی ایفا می کنند. در این راستا با توجه به موقعیت استراتژیکی بندر چابهار در مسیر کریدور ترانزیتی شرق به غرب دارای جایگاهی ویژه در بین بنادر کشور می باشد. این مقاله با استفاده از روش توصیفی و با مراجعه به منابع اطلاعاتی مختلف مانند کتب، بروشور، اسناد اداری، و مصاحبه با کارشناسان، به بررسی جایگاه، راهکارها و مراحل ارتقاء بندر چابهار به یک بندر نسل سومی می پردازد. در ابتدا پس از معرفی موقعیت جغرافیایی بندر چابهار، ویژگی های بندر نسل سوم و اهمیت آن در توسعه اقتصادی کشور بر شمرده می شود و ابعاد و ماهیت آن بررسی می گردد. سپس با تشریح وضعیت فعلی بندر چابهار و ظرفیت موجود آن و با بررسی نقش بندر نسل سوم در توسعه و پیشرفت اقتصادی کشورها، لزوم ارتقاء بندر چابهار مورد تاکید قرار می گیرد و در آخر بررسی های کارشناسانه در خصوص پیش بینی وضعیت اسکله ها، تجهیزات و... بندر در آینده که توسعه بندر را توجیه پذیر و بلکه ضروری می نماید ذکر می گردد.

کلمات کلیدی: بندر چابهار، نسل های بندر، کریدور ترانزیتی شرق به غرب، نقشه توسعه بندر چابهار

مقدمه:

کشور ما به دلیل دسترسی به آبهای آزاد دارای موقعیت ویژه و استراتژیکی در صنعت حمل و نقل دریایی است به گونه ای که بیشترین حجم واردات و صادرات کشور از طریق دریا صورت می گیرد؛ بنابراین همواره کشورهای منطقه توجه ویژه ای به حوزه حمل و نقل دریایی ما داشته اند. آنچه برای تبدیل شدن به هاب منطقه در حوزه ترانزیت بار ضروری به نظر می رسد توسعه و ارتقاء سطح بندر کشور است چرا که بندر نه فقط به عنوان مبادی ورود و خروج کالا بلکه به عنوان نقاط تسریع کننده رشد اقتصادی و تقویت کننده امنیت ملی نیز مطرح هستند. مفهوم رایجی که در بازار حمل و نقل جهانی برای تعریف رتبه بندی و سطح خدمات دهی بندر به کار برده می شود، لفظ نسل است. در حقیقت سطح آرایه خدمات و کارکرد بندر است که نسل چندم بودن آن را تعیین می کند و قدیمی یا جدید بودن یک بندر، کوچکی یا بزرگی و موقعیت جغرافیایی آن، ارتباطی به نسل آن ندارد. تاکنون برای بندر موجود در جهان چهار نسل تعریف شده است. بندر نسل سوم، علاوه بر تخلیه و بارگیری، فعل و انفعالاتی روی کالا انجام می شود که ارزش افزوده آن را ارتقا داده و حجم عملیاتی بندر را بالا می برد در حقیقت این بندر به یک مرکز ایجاد ارزش افزوده تبدیل می شوند و قیمت تمام شده ی کالاها را کاهش داده، صادرات مجدد توسعه می یابد، از حمل مضاعف جلوگیری کرده و با کاهش مصرف سوخت آلودگی هوا را نیز کاهش می دهد. (مهندس علی نیکزاد، وزیر راه و ترابری سابق، آبان ۱۳۹۰) تبدیل بندر ایران به بندر نسل سوم باعث افزایش درآمد آن ها می شود و در بخش نرم افزاری نیز، بندر رادر جایگاه بندر فعال و مدرن دنیا قرار می دهد، این امر همچنین باعث ایجاد اشتغال می شود و در کنار آن نیز صنایعی ایجاد می شود که می تواند ضمن تولید کالا به صادرات آن نیز بپردازد. (علی رضا ساطعی، ۱۳۸۸)

۱- نسل های مختلف بندر

مفهوم رایجی که در بازار حمل و نقل جهانی برای تعریف رتبه بندی و سطح خدمات دهی بندر به کار برده می شود، لفظ «نسل» است. در حقیقت سطح ارائه خدمات و کارکرد بندر است که نسل چندم بودن آن را تعیین می کند و قدیمی یا جدید بودن یک بندر، کوچکی یا بزرگی و موقعیت جغرافیایی آن، ارتباطی به «نسل» آن ندارد. رفتار بندر تحت تاثیر تحولات جهانی تجارت همواره در حال تغییر است و پیوسته خود را با تحولات ایجاد شده در سایر بخش ها مانند کشتیرانی انطباق می دهد. به طوری که بندر در طول زمان از یک ابزار ساده به یک زیر بنای پشتیبانی و ابزار موثر اقتصادی تبدیل شده است. و امروزه در مفهوم جدید به عنوان یکی از حلقه های اصلی و مهم در زنجیره تامین به حساب می آید.

بر اساس تقسیم بندی آنکتاد از توسعه ی بندر در جهان، نقشی که بندر همگام با تحولات جهانی به ویژه در حوزه ی تجارت و رشد کانتینر در حمل و نقل داشته اند، در یک طیف وسیع از خدمات سنتی، تخلیه و بارگیری تا خدمات پیشرفته با ارزش افزوده بالا، در زنجیره ی حمل و نقل جهانی قرار گرفته است و

در حالت کلی بنادر بر سه نسل متمایز طبقه‌بندی شده‌اند.

بنادر بر اساس سه معیار زیر تقسیم بندی می شوند:

- طرز تلقی، نگرش و خط مشی توسعه بندر
- حوزه و گسترش فعالیت بندر مخصوصا در زمینه فناوری ارتباطات و اطلاعات (ICT)
- جامع نگرى در برنامه های عملیاتی و سازمانی

۱-۲ بنادر نسل اول

تا حدود سال ۱۹۶۰ بنادر فقط محلی برای تبادل کالا بین راه های زمینی و دریایی بودند و به جز تخلیه، بارگیری و انبارداری هیچ فعالیت دیگری در بنادر صورت نمی گرفت. این دسته از بنادر را- که متأسفانه اغلب بنادر کوچک و متوسط ایران نیز هنوز در چارچوب آن می‌گنجدند را «بنادر نسل اول» می‌خوانند.

۲-۲ بنادر نسل دوم

بنادر نسل دوم با افزایش اندازه کشتی ها و میزان واردات مواد خام توسط کشورهای توسعه یافته و نیز با شروع پدیده ی لجستیک به وجود آمدند. این نوع بنادر به مراتب به سرویس دهی اهمیت بیشتری می دهند و علاوه بر بخورداری از سرویس های سنتی که در بنادر نسل اول هم ارائه می شد در فعالیت های صنعتی و حمل و نقل نیز شرکت می کنند.

۳-۲ بنادر نسل سوم

این نسل از بنادر از دهه ۸۰ میلادی و به دلیل گسترش جهانی تجارت کانتینری و حمل و نقل چند وجهی و همچنین نیازهای رو به رشد تجارت جهانی به منصف ظهور پیوستند. دستیابی به بنادر نسل سوم نیازمند توسعه و ارتقای سیستم های نرم افزاری و سخت افزاری در تمامی زیرساخت ها و روساخت های بندری استبراساس این طبقه بندی، ویژگی های مهم نسل سوم از بنادر در شش محور ارائه می شود که شامل تمرکز بر کانتینری کردن جابه جایی ها (تخلیه و بارگیری) در انواع کالا، مکانیابی و توسعه ی بندر در نقاط کانونی تجارت بین الملل و زنجیره ی حمل و نقل جهانی، توسعه ی فعالیت های بندری از جابه جایی، انبارداری، تولید و پردازش به مراکزى جهت توزیع اطلاعات، کالا و فعالیت های لجستیکی و مرکز توزیع منطقه ای، اصلاح ساختار بندری و توجه به مدیریت ارتباط با ذینفعان و افزایش تعامل با آنان، توجه ویژه به خدمات ارزش افزوده و ارائه ی ترکیبی از خدمات اصلی، جانبی و توزیعی به مشتریان و توجه به عوامل فن آوری ارزش افزوده و توسعه ی IT در فعالیت های بندری علاوه بر عوامل سرمایه ای و منابع انسانی است. (محسن صادقی فر، معاون سازمان بنادر، آبان ۱۳۹۰) جذب سرمایه و سرمایه گذاری بخش خصوصی، به ویژه سرمایه ها و سرمایه گذاران خارجی از دیگر پارامترهای تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم است. سرمایه گذاری بخش خصوصی زمانی صورت می گیرد که زیر ساخت های اصلی اعم از آب و برق و راه های قابل دسترسی فراهم شده باشد و سرمایه گذار بتواند امنیت سرمایه گذاری را تشخیص دهد و آن را لمس کرده باشد. در بنادر نسل سوم رقابت و سرمایه گذاری بسیار مهم است. سیاست همیشه بر اقتصاد تاثیر گذار بوده است؛ امادر ایران چون مدیران بنادر سالهاست که در مناصب خود تثبیت شده اند و سرمایه گذاران را می شناسند با درک متقابل می توانند ضایعات را به حداقل ممکن برسانند. بنابراین ثبات مدیریتی در سازمان بنادر و دریا نوردی می تواند تاثیر اثرات سیاسی را به حداقل برساند. (حسن یگانه مدیر عامل شرکت سی دولف، مهر ماه ۸۸)

جدول (۱) نسل های بنادر

انواع نسل های بنادر	نسل اول	نسل دوم	نسل سوم
دوره شروع	قبل از ۱۹۶۰	بعد از ۱۹۶۰	بعد از ۱۹۸۰
کالاهای اصلی	کالاهای معمولی	کالاهای معمولی و قله	کالاهای قله و یکسان، کانتینر
توسعه موقعیتی و استراتژی بندر		گسترش حمل و نقل و مراکز تولید	اصل تجارت بین المللی صنعت یراساس زنجیره اریطای سیستم حمل و نقل است.
حوزه فعالیت	جلیه جایی یار، انبار داری، هدایت و مشارکت	جلیه جایی یار، انبار داری، هدایت و مشارکت، انواع تغییر در یار (توزیع و یردازش)	جلیه جایی یار، انبار داری، هدایت و مشارکت، انواع تغییر در یار (توزیع و یردازش)، اطلاعات یار، توزیع یار، شکل گیری فعالیت های لیستیکی در ترمینال ها و مراکز توزیع
تشکیلات ساختاری	هر نفر یه صورت قردی عمل می کند در بندر و ارتباط یا استفاده کنندگان یه صورت غیر رسمی است.	ارتباط بین بندر و مصرف کنندگان نزدیک تر شد ظهور اصلاحات تقریبی در میان بندر، ارتباط مشارکتی نامناسب بین بندر و شهرداری	شکل گیری سیستم مشارکتی در بندر، تمرکز زنجیره حمل و نقل و تجارت در بندر، ارتباط نزدیکتر بین بندر و شهرداری، گسترش زیر ساخت های بندر
مشخصه بهره وری	ایجاد سیستم توزیع یار یه صورت ابتدایی، عرضه انفرادی یه صورت سرویس دهی ساده	یردازش، ایجاد سرویس دهی پیچیده یار، افزایش ارزش لقزوده	جریان یار و اطلاعات، توزیع یار و اطلاعات، ترکیب سرویس های مختلف، ایجاد ارزش لقزوده
عامل اصلی	نیروی کار، سرمایه	سرمایه	دانش و تکنولوژی

درباره بنادر نسل چهارم تاکنون بررسی های زیادی صورت نگرفته است و تنها آنکتاد در سال ۱۹۹۹ در گزارشی به بیان مختصر آن کفایت نموده است: بنادر نسل چهارم از سال ۲۰۰۰ به بعد ایجاد شده و مهمترین مشخصه ی آن شبکه ای از بنادر هستند که از لحاظ فیزیکی جدا بوده ولی از طریق اپراتوری مشترک یا administration مشترک بهم ارتباط داده می شوند.

۲- کریدورهای ترانزیتی گذرنده از ایران

ایران به دلیل موقعیت استراتژیک خود در چهارراه کریدوری جهان قرار گرفته است. کریدورهای شمال-جنوب، شرق-غرب، جنوب آسیا و ترانسیکا و آلتید کریدور های مهم ارتباطی جهان هستند که بخشی از مسیر هر یک از این کریدورها در ایران واقع شده است.

1-3 کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب

در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند و به منظور ترویج همکاری های حمل و نقلی بین اعضاء تأسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر سپس از طریق روسیه به سن پترزبورگ و شمال اروپا متصل می کند.

اکنون این کریدور با پذیرش یازده عضو جدید گسترش یافته است که این اعضاء عبارتند از :

آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان کشور امین انتخاب شد که وظیفه دارد طرفهای متعاقد را در خصوص پیوستن سایر کشورها به این موافقتنامه و یا کناره گیری هر یک از طرفهای متعاقد از آن مطلع کند.

اهداف :

- توسعه مناسبات حمل و نقلی به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر در کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب.

- افزایش دسترسی طرفهای متعاقد این موافقتنامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقلی ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی.
- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر.
- تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط زیست براساس استانداردهای بین‌المللی.
- هماهنگ‌سازی سیاستهای حمل و نقل و همچنین پی‌ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز حمل و نقل برای اجرای این موافقتنامه.
- تأمین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد در چارچوب کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب.

۲-۳ کریدور شرق - غرب یا جاده باستانی ابریشم :

این کریدور که همان جاده باستانی ابریشم می باشد می تواند کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی را از طریق قلمرو ایران به حوزه های قفقاز ، آسیای غربی ، حوزه دریای مدیترانه منتقل نموده و متقابلاً کالاهای تولیدی در این نواحی را نیز به بازارهای آسیای میانه و چین ترانزیت نماید.

مسیر ایرانی کریدور شرق - غرب از مرزهای شمال شرقی ایران شامل : دوغارون ، سرخس ، باجگیران ، لطف آباد ، اینجه برون ، به مرزهای خروجی غربی و شمالغربی شامل : جلفا ، بازرگان ، سرو ، رازی ، تمرچین ، باشماق ، خسروی و بالعکس . این مسیر دارای دسترسی ریلی در محور سرخس - رازی به طول ۲۰۰۸ کیلومتر و با ظرفیت حمل نقل دو میلیون تن بار می باشد.

۳-۳ کریدور جنوبی آسیا :

این مسیر با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه قاره هند از طریق میرجاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و نهایتاً از طریق مرز های شمال غربی شامل بازرگان ، رازی و خسروی در مرز کشور های ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج شده و به سمت حوزه های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می یابد.

طول این مسیر در محور میرجاوه - رازی ۲۴۹۶ کیلومتر بوده و ظرفیت حمل و نقل سه میلیون تن بار را دارا می باشد. لازم به ذکر است بخشی از این مسیر بطول ۲۳۵ کیلومتر در محور زاهدان - کرمان فاقد ارتباط ریلی بوده و این محور طی سه سال آینده ساخته شده و ارتباط ریلی اروپا با شبه قاره هند بطور کامل برقرار خواهد شد. همچنین در راستای توسعه ارتباط ریلی - ترانزیتی کشور و جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با عراق و حوزه دریای مدیترانه ۶۲۰ کیلومتر راه آهن در محور اراک - خسروی احداث خواهد شد که این امر توسعه ترانزیت در کریدور های ترانزیتی شرق- غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشور های آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه را در پی خواهد داشت.

۴-۳ کریدور تراسیکا:

برنامه کریدور تراسیکا در ماه می ۱۹۹۳ میلادی در نشست وزرای حمل و نقل و تجارت هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای میانه و سه جمهوری قفقاز) در بروکسل ارائه شد که طی آن یک کریدور حمل و نقل شرق - غرب از طریق دریای سیاه - جمهوری قفقاز - دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه تعریف گردید. اهداف اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا به شرح ذیل است :

۱- حمایت سیاسی و اقتصادی از استقلال جمهوری‌ها و افزایش ظرفیتهای آنها از طریق دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی به کمک مسیرهای متعدد حمل و نقل.

۲- افزایش همکاری‌های منطقه‌ای میان کشورهای عضو.

۳- استفاده از تراسیکا به عنوان کاتالیزوری برای جذب حمایت سازمانهای مالی بین‌المللی و بخشهای خصوصی.

۴- اتصال تراسیکا به شبکه ترانس - اروپا.

تراسیکا به عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است. اعضای تراسیکا عبارتند از :

آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان، بلغارستان، مولداوی، مغولستان، رومانی، ترکیه، اوکراین.

۵-۳ کریدور آلتید:

پروژه توسعه زیرساخت حمل و نقل زمینی آسیا (آلتید) برای اولین بار در چهل و هشتمین اجلاس (۱۹۹۲) کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه مطرح شد. این پروژه یک چارچوبی را برای هماهنگ‌سازی یک شبکه حمل و نقل منطقه‌ای با تمرکز به سه عامل زیر تهیه می‌کند:

۱- شبکه بزرگراه آسیایی

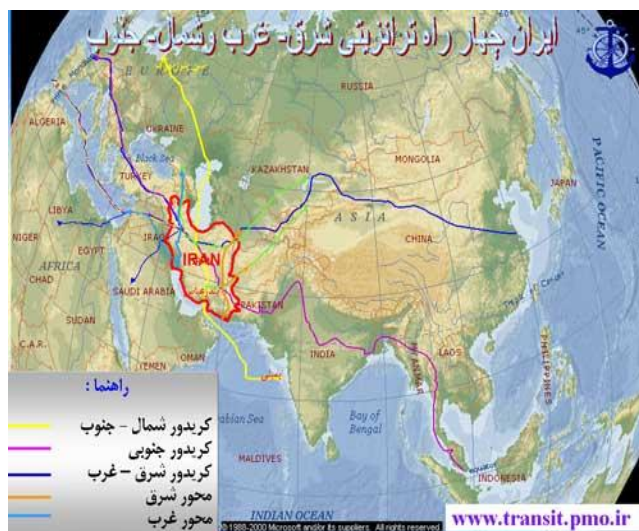
۲- شبکه راه آهن آسیایی

۳- تسهیل حمل و نقل زمینی

با همکاری نزدیک کشورهای عضو، پروژه قدم به قدم بر مبنای یک برنامه عمل دو ساله در حال اجرا می‌باشد.

اعضای فعلی آلتید عبارتند از:

افغانستان، ارمنستان، آذربایجان، بنگلادش، کامبوج، چین، هند، اندونزی، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، لائوس، مالزی، مغولستان، میانمار، نپال، پاکستان، فیلیپین، کره، روسیه، سنگاپور، سریلانکا، تاجیکستان، تایلند، ترکمنستان، ترکیه، ازبکستان و ویتنام.



شکل (۱) کریدورهای گذرنده از ایران

۳- موقعیت جغرافیایی بندر چابهار

بندر چابهار در ساحل شرقی خلیج چابهار و در طول جغرافیایی ۶۰ درجه و ۳۱ دقیقه و عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۱۲ دقیقه و در استان سیستان و بلوچستان واقع گردیده است. این بندر به جهت برخورداری از موقعیت ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و به عنوان کوتاه ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است. بندر چابهار مشتمل بر دو بندر شهیدبهرشتی و کلانتری بوده که بندر شهید بهشتی برای پذیرش کشتی های با تناژ ۷۰۰۰۰ تن و شهیدکلانتری تا ظرفیت ۴۵۰۰۰ تن را دارد. از میان این دو بندر، بندر شهید بهشتی به دلیل برخورداری از امکان توسعه فیزیکی و محوطه و اراضی پشتیبانی وسیع، طرح جامع توسعه بندر چابهار بر توسعه بندر شهیدبهرشتی تمرکز یافته است. در شهریورماه ۱۳۷۹ و زمانی که موافقتنامه کریدور شمال - جنوب در سن پترزبورگ میان وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه به امضاء رسید چابهار به عنوان بندری استراتژیک در این کریدور معرفی گردید. بندر چابهار و اتصال آن به مرز ترکمنستان در منطقه مرزی باجگیران کوتاه ترین مسیر حمل و نقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهره تغذیه کشورهای آسیای میانه محسوب می گردید. اما این برتری استراتژیک به تنهایی برای هدایت مبادلات تجاری در قالب ترانزیت به این مسیر کافی به نظر نمی رسید. لزوم احداث، تکمیل، نوسازی و بهسازی زیر ساختهای لازم از جمله بندر واسکله های آن، فرودگاه، ریل راه آهن و شبکه جاده های زمینی به شدت احساس می شد. دو حلقه اساسی اتصال اقیانوس هند به کشورهای آسیای میانه در دو نقطه استراتژیک یعنی چابهار و سرخس شکل گرفت ولی سایر حلقه های اتصال دهنده این دو منطقه از سال ۱۳۷۲ تا کنون تغییر چندانی نکرده است.

۴- نگاه‌های اجمالی بر طرح توسعه محور شرق

در راستای ارتقاء تجارت بین‌المللی و صنعت توریسم، در سال ۱۹۹۲ کمیته اقتصادی- اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل متحد یک پروژه یکپارچه برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل زمینی در آسیا تصویب کرد. این پروژه شامل توسعه شبکه ریلی و بزرگراهی آسیا می‌گردد که قابلیت بوجود آمدن کریدورهای شمال- جنوب، کریدور تراسیکا و کریدور جنوب شرق آسیا را دارد. با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور ایران، قسمت عمده‌ای از کریدورهای جنوبی آسیا و کریدور شمال- جنوب از خاک ایران می‌گذرد.

۱-۵ شرق ایران

حدود ۷۰ درصد از طول مرزهای آبی جنوبی کشور و همچنین حدود ۷۰ درصد از ذخایر استراتژیک معدنی در نیمه شرقی کشور ایران قرار دارد. از سوی دیگر همجواری این منطقه از کشور با آبهای آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی و از طرف دیگر همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان و پنج کشور آسیای میانه از طریق ترکمنستان در محدوده شرقی و شمالی، نیازهای ارتباطی این کشورها که به غیر از پاکستان همگی کشورهای محصور در خشکی می‌باشند، بارورسازی قابلیت‌های ترانزیتی و توسعه این قابلیت‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی را به عنوان یک راهکار اساسی در جهت دستیابی به تعادل‌های ملی و منطقه‌ای مطرح می‌نماید. مرزهای آبی استان سیستان و بلوچستان با توجه به موقعیت ممتاز منطقه‌ای کشور و خارج بودن از منطقه بحران خیز خلیج فارس و سایر شرایط ذکر شده به صورت بالقوه یکی از پرارزش‌ترین سواحل دنیا به لحاظ قابلیت‌های بازرگانی و ترانزیتی و توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی در زمینه‌های صنعتی و گردشگری به حساب می‌آید.

۲-۵ طرح توسعه محور شرق

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به استناد مطالعات پایه آمایش سرزمین در سال ۶۳، مطالعات توسعه محور شرق را انجام داد و در سال ۶۴ به تصویب هیات دولت رساند. «طرح توسعه محور شرق» پس از ۱۷ سال تدوین شد و در سال ۸۱ به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی این طرح در هیات دولت تصویب گردید. طرح توسعه محور شرق، مشتمل بر ۱۸ ماده است که کریدور ترانزیتی شرق کشور ایران را از مبدأ ورودی بندر چابهار تا نقاط خروجی مرزهای شمالی کشور ترسیم می‌کند. این محور در طول ۱۸۴۰ کیلومتری خود ۳ استان شرقی کشور را در نوردیده است.

۱-۲-۵ اهداف طرح

برخی از اهداف اصلی که در توسعه محور ترانزیتی چابهار مورد نظر هستند، به شرح زیر است:

- ۱- افزایش نقش و سهم ایران در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین‌المللی
- ۲- افزایش سهم بندر چابهار در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا
- ۳- ارتقای عملکرد بندر چابهار تا حد یک مگا پورت در راستای تبدیل آن به یک HUB منطقه‌ای
- ۴- تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همجوار شرق و شمال شرقی
- ۵- کاهش فعالیت‌های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر
- ۶- ارتقای نقش و عملکرد منطقه آزاد چابهار در توسعه ملی و منطقه‌ای

۲-۲-۵ راهبردهای طرح

در راستای دستیابی به اهداف مرتب بر طرح توسعه محور شرق، راهبردهایی در نظر گرفته شده که برخی از آن‌ها به شرح زیر می‌باشد:

- ۱- ایجاد مزیت‌های رقابتی در محور چابهار برای فعالیت‌های ترانزیت و حمل و نقل کالا در سطح منطقه (کشورهای همجوار)
- ۲- تجهیز و تقویت تاسیسات و امکانات بندری چابهار، تا حصول به ظرفیت ۶ میلیون تن تخلیه و بارگیری سالانه
- ۳- تقویت شبکه‌های زیربنایی و رفاهی مرتبط با ترانزیت در طول محور، تا حصول به ظرفیت ترانزیت سالانه ۳ میلیون تن کالا
- ۴- تجهیز ناوگان و زمینه‌سازی برای گسترش خدمات حمل و نقل در طول محور
- ۵- تجهیز مراکز عمده جمعیتی در طول محور به امکانات و تاسیسات اقامتی- رفاهی و فنی- پشتیبانی
- ۶- استفاده از امکانات منطقه آزاد چابهار در فعال‌سازی این محور
- ۷- زمینه‌سازی برای افزایش سرمایه‌گذاری خارجی

۳-۵ توسعه محور شرق

توسعه محور شرق یکی از تعهدات دولت جمهوری اسلامی ایران محسوب گردیده و مشتمل بر ارتقاء و ساخت شبکه حمل و نقل جاده ای و ریلی مطابق استانداردهای بین المللی و با محوریت خدمات ترانزیتی می باشد.

با عنایت به اینکه محور شرق شبکه ای از بزرگراهها و خطوط راه آهن بوده و هدف تسهیل ترانزیت به شمال، جنوب افغانستان و کشورهای آسیای میانه را دنبال می نماید، لذا توسعه بندر چابهار به عنوان نقطه آغازین این محور مورد توجه جدی سیاستگذاران و مقامات بندری کشور می باشد.

۱-۳-۵ اهمیت استراتژیک (بندر شهید بهشتی)

بندر شهید بهشتی از ارکان مهم و کلیدی در برنامه ریزی استراتژیک دولت جمهوری اسلامی ایران در توسعه و فعال سازی محور شرق محسوب گردیده است. به طوری که در تصویب نامه شماره ۲۸۵۵۷/ت/۲۹۷۳۸ هـ مورخ ۱۳۸۴/۸/۱۰ هیات محترم وزیران، نقش کلیدی بندر چابهار در ارتقاء جایگاه ایران در ترانزیت کالا در سطح بین المللی، افزایش سهم مشارکت ایران در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همسایه شرقی و شمال شرق، بهبود تولید ناخالص داخلی و ارتقاء نقش منطقه آزاد چابهار در توسعه ملی و منطقه ای اشاره شده است. لذا توسعه بندر شهید بهشتی از یک طرف به جهت اثرات القایی مثبتی که از طریق گسترش فعالیتهای پسیب و پیشین وابسته به خدمات بندری در منطقه می تواند ایفا نماید، از نقش انکار ناپذیری برخوردار است. از طرف دیگر به واسطه موقعیت ایران در ترانزیت کالا و تقویت پیوندهای اقتصادی با کشورهای همجوار به عنوان کانون استراتژیک دولت در جنوب شرق کشور تبدیل شده است که انتظار می رود با سرمایه گذاری غیردولتی و فعال شدن بندر شاهد آغاز تحول در این منطقه از کشور باشیم.

۱-۳-۵ وضعیت موجود بندر شهید بهشتی:

این بندر با مساحت تقریبی ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار متر مربع دارای ۳۳ هزار متر مربع انبار مسقف می باشد. همچنین بندر شهید بهشتی دارای پنج اسکله است که در اجرای طرح توسعه، تغییراتی در آنها ایجاد خواهد شد. اسکله کالاهای عمومی شماره یک و اسکله نفتی شماره دو با عمق آبخور ۸ متر و اسکله های چندمنظوره شماره سه و چهار با عمق آبخور ۹ متر هر کدام دارای ۱۵۰ متر طول و ۱۵ متر عرض هستند، که در سال ۱۳۶۲ ساخته شده اند و قابلیت پهلوپدهی به کشتی های ۲۵ هزار تن را دارا می باشند.

اسکله چندمنظوره شماره پنج به طول ۲۶۲/۸ متر، عرض ۴۷/۵ متر و عمق آبخور ۱۱ متر که در سال ۱۳۸۳ احداث شده و قابلیت پهلوپدهی کشتی های تا ۷۰ هزار تن را دارد. جدول زیر وضعیت موجود اسکله های بندر شهید بهشتی را نشان می دهند.

جدول (۲). ظرفیت اسکله های موجود بندر چابهار

ظرفیت عملیاتی سالانه بندر	کالا	اسکله ها
۲/۱ میلیون تن	محصولات نفتی	اسکله شماره ۲ شهید بهشتی
۸۳۰۰۰۰ تن	کالای فله بسته بندی	اسکله شماره ۳ و ۴ شهید بهشتی و اسکله جدید چند منظوره
۷۵۰۰۰۰ - ۷۰۰۰۰ TEU	کانتینر	اسکله چند منظوره شهید کلاتری

۵- آینده بندر چابهار :

با نگاهی به جلو و بررسی چشم انداز بندر می توان در دو بخش این چشم انداز را بررسی کرد : بخش اول فرصتها و تهدیدهایی که بندر با آن روبرو است و بخش دوم پیش بینی ترافیک کالای بندر در آینده می باشد .

۱-۶ فرصتهای بندر :

- ۱- تجارت و روابط ترانزیتی هند با روسیه و آسیای میانه و افغانستان
- ۲- گرایش ایران به پیوستن به سازمان تجارت جهانی و اتخاذ اقدامات عملی در این ارتباط

۳- طرح احداث خط لوله گاز ایران-پاکستان-هند و قرار گرفتن چابهار در مسیر این خط لوله

۴- مجاورت با کشور محصور در خشکی افغانستان و عدم دسترسی مستقیم این کشور به آبهای آزاد و موقعیت ترانزیتی این کشور به آسیای میانه

۵- قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب

۶- توان صادراتی و پتانسیلهای بالای استان در بخش معدن

۲-۶ تهدیدهای بندر :

۱- روابط تجاری- دفاعی و معاهدات فیما بین پاکستان با چین و آمریکا

۲- رقابت شدید ترانزیتی فیما بین بندر شهید رجائی با بندر کراچی و گوادر و فاصله نزدیک این بنادر و در نتیجه ربودن فرصت عرض اندام از بندر چابهار

۳- رقابت بنادر اماراتی از جمله دبی، جبل علی و عدن در زمینه ترانشیپ و در نتیجه احتمال ناکامی بندر چابهار با توجه به هدف پیش بینی شده در خصوص ظرفیت سازی برای ترانشیپ چابهار

۳-۶ پیش بینی ترافیک کالای بندر در آینده :

این پیش بینی بر اساس مطالعات مهندسی مشاور رویال هاسکونیک و سازه پردازی ایران که در سال ۱۳۸۵ به منظور طرح توسعه بندر چابهار انجام گرفته و بر مبنای آن طرح جامع چابهار تدوین شده می باشد. تحقق اهداف پیش بینی شده مذکور در گرو طرح های توسعه منطقه ای و محلی، طرح های توسعه صنعتی در بندر بهشتی و طرح توسعه محور شرق و ارائه و خواست مقامات بندری و دولت جمهوری اسلامی ایران برای ایفای نقش مهم و ژئوپولیتیک منطقه ای می باشد. متوسط پیش بینی بار بندر چابهار تا سال ۲۰۳۰ میلادی (میانگین پیش بینی حداقل و حداکثر) به ترتیب پیش بینی های فله مایع، کانتینر و فله بسته بندی شده (BREAK BULK) تا سال ۲۰۳۰ در موارد زیر ارائه می گردد.

پیش بینی کالاهای ایرانی که ممکن است از طریق بندر چابهار جابجا شود بر اساس تحلیل و ارزیابی پسرکرانه های بندری و حجم تجارتی که انتظار می رود از مسیر بندر چابهار جذب گردد صورت گرفته است. علاوه بر این موارد، تجارت ناشی از طرح های توسعه منطقه آزاد چابهار که شامل ساخت پالایشگاه نفت به ارزش ۱/۷ میلیون دلار یا ظرفیت ۲۲۵,۰۰۰ شیکه در روز نیز مورد لحاظ گردیده است.

۱-۳-۶ پیش بینی فله مایع

یکی از طرح های منطقه آزاد احداث پالایشگاه نفت تا سال ۲۰۱۰ می باشد که با استفاده از نفت خام وارداتی به صادرات فرآورده های نفتی (گازوئیل و نفت کوره) به شبه قاره هند خواهد پرداخت. لذا چنانچه این طرح به اجرا درآید تقاضا برای استفاده از اسکله فله مایع به شدت بالا خواهد رفت. اسکله فله مایع بدون در نظر گرفتن طرح احداث پالایشگاه نفت ظرفیت لازم را تا سال افق طرح و به میزان ۲ میلیون تن دارا می باشد ولی چنانچه طرح یاد شده به بهره برداری برسد از سال ۲۰۰۸ اسکله فله مایع جوابگوی تقاضای پیش بینی شده را نداشته و توسعه اسکله فله مایع تا ظرفیت ۱۲ میلیون تن ضروری می باشد.

۲-۳-۶ پیش بینی کانتینر:

پیش بینی حجم عملیات کانتینری در بندر چابهار طی دو سناریوی حداقل و حداکثر تا سال ۲۰۳۰ انجام یافته که در این پیش بینی متوسط عملیات کانتینری از ۲۰۰ و ۳۰۰ هزار TEU به ترتیب در سناریوهای حداقل و حداکثر به ۹۰۰ هزار و ۲/۹ میلیون TEU می رسد.

۳-۳-۶ پیش بینی حجم کالای فله بسته بندی

پیش بینی حجم کالای فله بسته بندی شده نیز نظیر کالای کانتینری در دو سناریوی حداقل و حداکثر تا سال ۲۰۳۰ انجام گرفته و در سناریوی حداقل و حداکثر به ترتیب از ۶۰۰ هزار به ۱۲۰۰ هزار تن و از ۱۲۰۰ به ۲۸۰۰ هزار تن می رسد.

۴-۳-۶ پیش بینی ترانزیت:

بر اساس مطالعات مشاوران هاسکونیک و سازه پردازی ایران حدود ۷۲ درصد از کالاهای ترانزیتی با جاده و ۲۸ درصد از طریق راه آهن ایران حمل می گردد. بندر شهید بهشتی در موقعیتی قرار دارد که می تواند سهمی از تجارت افغانستان و ترکمنستان را به خود اختصاص دهد مشروط به آنکه زیرساختهای بندری مناسب داشته و از ارتباطات جاده ای و ریلی پشتیبانی شود.

بررسی حجم صادرات کشورهای آسیای میانه نشان می دهد که ارزش صادرات این کشورها از ۲۴/۴ میلیارد ریال در سال ۲۰۰۵ با نرخ رشد ۷ درصد در سال به ۱۳۳ میلیارد ریال در سال ۲۰۳۰ برسد. که تقریباً ۶۰ درصد کل صادرات این کشورها متعلق به قزاقستان خواهد بود و از نظر نوع کالا، سوخت های معدنی به عنوان موتور محرکه توسعه اقتصادی ۵۵ درصد این صادرات را تشکیل خواهد داد.

پتانسیل تجاری خلیج فارس و دریای عمان هم در حدود ۴/۹ میلیون تن در سال ۲۰۱۰ و ۷/۱ میلیون تن تا سال ۲۰۱۵ تخمین زده شده است. این پتانسیل به غیر از صادرات نفت و گاز و حامل های انرژی مثل برق است زیرا فرض شده است که بنادر نقش فعالی در این نوع خاص از ترانزیت ایفا نخواهند کرد. پتانسیل تجاری ایران و بندر شهیدبهبشتی در سرویس دهی به تجارت ترانزیتی احتمالاً تحت تاثیر هزینه های حمل و نقلی زمینی بین بنادر ایران و کشورهای آسیای میانه در مقایسه با بنادر کراچی و گوا در پاکستان خواهد داشت. هر چند که فاصله حمل و نقل تا میزان زیادی به عنوان عامل تعیین کننده در هزینه های حمل و نقل محسوب می شود. اما عوامل دیگری نیز در این معاملات دخیل خواهند بود. زمان ترانزیت، تاخیر گمرکی سطح ایمنی و امنیت بندار، شبکه ارتباطی و نظم و انضباط زمانی بندر با بقیه نقاط دنیا نیز در انتخاب مسیر توسط شرکتهای حمل و نقل و مشتریان تعیین کننده می باشد. پیش بینی های مربوط به ترانزیت کالا از مسیر بندر شهیدبهبشتی نشان می دهد در سناریو کم ترانزیت در طی سالهای ۲۰۰۸ تا ۲۰۳۰ از ۲۴۵۸۱ به ۱۳۵۰۰۰ TEU و در سناریو حداکثری از ۹۴۵۰۰ به ۵۱۹۰۰۰ TEU خواهد رسید.

۵-۳-۶ ترانشیپ

یک بندر زمانی می تواند به عنوان یک مرکز ترانشیپ از جاذبه کافی برخوردار باشد که اولاً دارای موقعیت آبخور عمیق باشد ثانیاً حداقل انحراف از مسیرهای اصلی کشتیرانی در صورتی که مقصد کشتی آن بندر نباشد داشته باشد. ورود به بندر شهید بهشتی به معنی تغییر مسیری در حدود ۷۰۰ مایل دریایی (از خط فرضی بین کولومبو و عدن) برابر با ۱/۳ تا ۱/۵ روز کشتیرانی، برای کشتی های خط اصلی می باشد. در این مدت اگر چه بندر بهشتی به عنوان رقیب جدی برای بنادی مثل عدن، جیبوتی و یا سلاله محسوب نمی شود ولی به عنوان یک بندر هاب بر خلیج فارس و یا حتی شبه قاره هند عمل نماید.

۶-۳-۶ آینده کشتیرانی

با توجه به گرایش شرکتهای کشتیرانی به سمت استفاده از شناورهای بزرگ در راستای صرفه جویی و فعالیت در اقتصاد مقیاس پیش بینی می شود بنابراین توجه برنامه ریز بندری در توسعه ظرفیت های بندر به ابعاد و ویژگی های شناورهایی که قرار است در آینده به عنوان مشتریان اصلی بندر باشند حایز اهمیت بوده و باید متناسب با ویژگی های شناورها و نیازهای آتی آنها، بندر طراحی شود.

۷- طرح توسعه بندر چابهار :

بندر چابهار در منتهی الیه جنوب شرقی کشور و به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، در سواحل دریای عمان و عملاً در شمال اقیانوس هند قرار دارد. موقعیت لجستیکی بسیار مناسب بندر چابهار در دهانه خلیج بسیار زیبای چابهار که امکان دسترسی و بهره برداری همزمان از ساحل اقیانوسی و ساحل حاشیه خلیج را با تمام مشخصات و مزایای آنها فراهم آورده است، این بندر را همواره در موقعیت بالقوه رشد و توسعه قرار داده است. تصویب طرح توسعه بندر چابهار و آغاز عملیات اجرایی آن نقطه عطف توسعه محور شرق کشور می باشد. در حالیکه بندر چابهار استراتژیک ترین و مستعد ترین نقطه در سواحل جنوب کشور برای احداث مگا پورت است، طرح مصوب حاضر مشکل ایران در پذیرش کشتی های با ظرفیت بالا را همچنان لاینحل خواهد گذاشت.

ایده تبدیل بندر چابهار به یکی از ده مگا پورت (کلان بندر) جهان، اولین بار در سال ۱۳۵۰ توسط آمریکائیان مطرح شد.

۱-۷ بندر چابهار در فرآیند توسعه

تمامی مزایای بالقوه فوق تنها زمانی به بالفعل تبدیل خواهند شد که بندر چابهار شاهد توسعه و تکمیل زیر ساختهای مورد نیاز خود باشد. در این میان اسکله های بندر چابهار در درجه اول اهمیت قرار می گیرند. آنچه به تبع تکمیل و توسعه بندر چابهار حائز اهمیت است نوسازی شبکه حمل و نقل جاده ای و در آرمانی ترین شرایط اتصال بندر چابهار به راه آهن سراسری کشور می باشد.

از زمان به ثمر رسیدن انقلاب اسلامی ایران منطقه جنوب شرق کشور در فرآیند رشد و توسعه از سایر مناطق کشور عقب مانده است. بندر چابهار نیز از این قاعده مستثنی نبوده و به آنچه که مستحق آن بوده نرسیده است. بطور کلی مهمترین پروژه های انجام شده در زمینه بهسازی شبکه حمل و نقل در جنوب استان سیستان و بلوچستان به شرح ذیل می باشند:

۱) احداث جاده ارتباطی ترانزیتی چابهار - نیکشهر به طول ۱۵۰ کیلومتر در مدت ۲۷ سال

- ۲) احداث ترمینال مسافری در فرودگاه نظامی کنارک توسط سازمان منطقه آزاد چابهار
- ۳) نصب پست های آماده اسکله های شهید بهشتی در سال ۱۳۶۰ با عمر مفید ۲۰ سال و استفاده تا کنون
- ۴) تعریض اسکله شهید کلانتری و احداث ساختمانهای مربوطه
- ۵) بهسازی و ترمیم جاده های مواصلاتی چابهار-راسک -خاش- زاهدان و چابهار -ایران شهر -کرمان

متأسفانه انجام فعالیتهای فوق هیچگاه مزیت های خاموش چابهار را عیان نساخته است. زمان بسیار طولانی احداث جاده چابهار به نیکشهر و بی فائده ماندن زحمات کشیده شده در پروژه بواسطه عدم راه اندازی مسیر ارتباطی نیکشهر - ایران شهر نمونه ای بارز در این میان محسوب می شود. علیرغم موارد ناامید کننده فوق شروع توسعه اسکله شهید بهشتی با سرمایه گذاری حدود ۴۵۰ میلیون دلار نقطه عطفی در فرآیند توسعه محور شرق بشمار می رود. اجرای طرح توسعه بندر چابهار سرآغاز شکوفایی بسیاری از قابلیت های این بندر خواهد گردید و مسلماً احیاء چابهار به منزله احیاء محور شرق کشور خواهد بود.

۲-۷ نقشه فازهای توسعه:

جداول زیر مراحل برنامه ریزی شده از طرح جامع بندر چابهار را نشان می دهد که در ۵ فاز متوالی تا سال ۲۰۲۰ تدوین شده است.

۸- عوامل کلیدی موفقیت

در دیدگاه کارشناسانه و بر اساس بررسیهای به عمل آمده، عوامل کلیدی موفقیت در اجرای طرح یاد شده و فعال شدن بندر مطابق پیش بینی های انجام شده به شرح ذیل عنوان شده است:

- بازاریابی حرفه ای
- راه اندازی کریدور شرق
- ارتباطات جاده ای
- ارتباط ریلی
- ایجاد اطمینان نزد مشتریان
- کاهش هزینه ها
- ارابه خدمات کارا
- ارابه عملیات بندری
- معقول نمودن فرایند گمرکی

جدول (۳) نقشه های فاز توسعه بندر چابهار

فازها	فاز یک (۲۰۱۳)	فاز دو (۲۰۱۶)	فازهای سه و چهار (۲۰۱۸)	فاز پنجم (۲۰۲۰)
عملیات اجرایی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ لایروبی تا عمق حداقل ۱۶- متر در اسکله های کانتینری و تا عمق ۱۲- در اسکله های چند منظوره به حجم ۱۷,۰۰۰,۰۰۰ متر مکعب ✓ اجرای دایک، ۱۹۵ هکتار احیاء اراضی و ۱۱۹ هکتار بهسازی زمین ✓ ۱۶۵۰ متر اطاله موج شکن ✓ ۲ پست اسکله کانتینری به طول ۶۴۰ متر ✓ ۲ اسکله کانتینری ✓ ۳ اسکله چند منظوره 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ احداث یک اسکله کانتینری اضافی 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ تبدیل اسکله چند منظوره به نفتی و حذف آن ✓ احداث یک اسکله چند منظوره 	<ul style="list-style-type: none"> • اسکله شماره ۱ کانتینر اضافی
ظرفیت عملیاتی سالیانه	کانتینری (۶۴۰۰۰۰- TEU) ۴۲۵۰۰۰ فله (۱,۶۷ میلیون تن) فله مایع (۲,۱ میلیون تن)	کانتینری (۱,۳ میلیون TEU) فله (۱,۶۷-۱,۹۳ میلیون تن) فله مایع (۲,۱ میلیون تن)	کانتینری (۱,۳ میلیون TEU) فله (۱,۳-۱,۹۳ میلیون تن) فله مایع (۴,۲ میلیون تن)	کانتینری (۲,۱۵ میلیون TEU) فله (۱,۹۳ میلیون تن) فله مایع (۴,۲ میلیون تن)

نتیجه گیری و راهکارها :

این مقاله جایگاه ویژه، راهکارها و مراحل ارتقاء بندر چابهار به یک بندر نسل سومی را برجسته می نماید لذا پس از شناخت این ظرفیت بالقوه و با توجه به نقائص موجود می توان راهکارهای زیر را در جهت تعالی مستمر بندر بیان کرد:

- ۱- تبلیغات گسترده بین المللی در زمینه توانمندیها، قابلیتها و موقعیت منطقه
- ۲- جذب هرچه بیشتر سرمایه گذارهای داخلی و خارجی و سوق دادن هرچه بیشتر آنها به سمت فعالیتهای مولد و صنعتی از طریق برقراری تسهیلات لازم در این راستا مانند ایجاد بانکها و بیمه های خصوصی طبق عرف بین المللی، فراهم نمودن شرایط تضمین سرمایه آنها، کاهش نقش قوانین و مقررات دولتی در چگونگی اداره منطقه آزاد ضمن حفظ اقتدار و منافع ملی، کاهش تشریفات گمرکی، انتظامی، بهداشتی، استاندارد کالا
- ۳- توجه لازم و سرمایه گذاری هرچه بیشتر در امور زیربنایی
- ۴- مدرنیزه کردن بنادر شهید بهشتی و کلانتری چابهار از طریق احداث اسکله های مدرن و ارتقاء قابلیت های این بنادر جهت پذیرش کشتیهای سایز بزرگ و کانتینری
- ۵- توسعه، بهبود و ارتقاء فعالیتهای خدمات فرودگاهی و زیرساختهای مربوطه و گسترش حمل و نقل هوایی به منظور نقل و انتقال سریع، ارزان جهت کالا و مسافر بین چابهار با نقاط مختلف کشور و سایر کشورهای همجوار
- ۶- بهبود و توسعه راههای ارتباطی جاده ای بین چابهار با سایر نقاط کشور
- ۷- اهتمام ویژه جهت احداث راه آهن چابهار - مشهد و اتصال آن به شبکه سراسری ایران، پاکستان و آسیای میانه که فی الواقع امکان قرار گرفتن چابهار را به دلیل موقعیت ممتاز سوق الجیشی آن در مسیر کریدور شمال- جنوب میسر می سازد
- ۸- احداث انبارهای استاندارد، ترمینال کانتینری مجهز و خرید و نوسازی تجهیزات مورد نیاز بندر
- ۹- تامین امکانات رفاهی لازم در زمینه های آب و برق و مخابرات، خدمات بهداشتی، آموزشی، ورزشی و تفریحی، اماکن عمومی و هتلها
- ۱۰- توسعه ارتباطات رسانه ای در سطح منطقه و راه اندازی برنامه های رادیویی و همچنین اینترنتی جهت معرفی بندر چابهار و منطقه آزاد چابهار و تسهیلات و قابلیت های آن به سرمایه گذاران در اقصی نقاط جهان بویژه در کشورهای همجوار
- ۱۱- برقراری سیستمی که بواسطه آن بتوان به صورت مستمر، پیوسته و علمی؛ نقاط قوت و ضعف امور را مورد شناسائی و دقت قرار دهد و از نیازها، انتظارات و دیدگاههای صاحبان کالا به درستی اطلاع حاصل نمود
- ۱۲- ایجاد وحدت رویه و یکسان سازی رویه های قانونی بین ادارات و ارگانهای مرتبط با امر ترانزیت از قبیل گمرک، نیروی انتظامی، قرنطینه، بهداشت، ادارات بازرگانی و تعاونی های مرزی و منطقه آزاد

منابع:

- [۱] رحمتی، محمد "تبدیل چابهار به قطب چهارم اقتصادی ایران"، مجله بندر و دریا، سال ۲۲، شماره ۱۴۵، مهر ۸۶
- [۲] قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی جمهوری اسلامی ایران.
- [۳] "گواذر پاکستان تهدیدی برای چابهار ایران"، روزنامه سرمایه شماره ۳۶۹، ۸۵/۱۱/۲۸
- [۴] "مطالعات طرح توسعه بندر شهید بهشتی"، سازمان بندر و دریانوردی - شرکت رویال هاسکونینگ.
- [۵] [کبریا، علیرضا " بندر چابهار، کلید توسعه محور شرق " روزنامه اطلاعات شماره ۱۳۹۱/۸/۳، ۲۵۴۰۲
- [۶] عبدالرضا، رضایی " ارجرودی اهمیت و جایگاه صنعت حمل و نقل در ارتقا و شکوفایی اقتصاد کشور"، یازدهمین کنفرانس دانشجویان عمران سراسر کشور، دانشگاه هرمزگان، ۴ تا ۱۰ دی ماه ۱۳۸۳.
- [۷] [افندی زاده، شهریار " رویای اتصال شرق به غرب از راه ایران" تین نیوز، / /

[8] Patrick VERHOEVEN, A REVIEW OF PORT AUTHORITY FUNCTIONS: TOWARDS A RENAISSANCE? 2009

[9] <http://www.pmo.ir>

[10] <http://www.baznevis.com>

[11] <http://www.cpa.ir>

[12] <http://www.cfzo.ir>

[13] <http://www.farsnews.com>

[14] <http://www.irna.ir>

[15] <http://isna.ir>

[16] <http://www.khakbaft.com>

[17] <http://www.tri.rahiran.ir/>