

### چابهار شاه کلید توسعه شرق کشور

بندر چابهار به دلیل موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی از جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه برخوردار بوده، به طوری که شاه کلید توسعه شرق کشور است. این بندر به عنوان یکی از بنادر مهم در جنوب ایران و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است این بندر به دلیل موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر این بندر به علت نزدیکی به کشورهای همچون افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، در آینده‌ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال - جنوب نقش مؤثری ایفا خواهد کرد. این بندر در جنوب استان سیستان و بلوچستان واقع شده و به دلیل استقرار در حاشیه دریای عمان از دیر باز کانون داد و ستد و تجارت و دریانوردی بوده است. ویرانه‌های به جای مانده از قلعه پرتغالی‌ها در یکی از روستاهای این بندر (تیس) در پنج کیلومتری چابهار، گواه روشن رونق دریانوردی و اهمیت استراتژیک این خطه از استان سیستان و بلوچستان در روزگاری است که دول استعمارگر و تجارت پیشه اروپا بازارهای چین، هندوستان و به طور کلی شرق را جایگاه مناسب عرضه کالا و مصنوعات خود دانسته و حفظ و تسلط بر آن‌ها را جزئی از سیاست‌های استعماری و سلطه جویانه خود به شمار می‌آوردند. در سال ۱۳۵۲ طرح جامع تأسیس بندر چابهار مطرح و قراردادهای تأسیس با پیمانکاران مربوطه منعقد شد و پس از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران به دلیل کمبود منابع مالی، بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج شکن آغاز و به بهره‌برداری رسید. عملیات اجرایی بندر شهید کلاتری که یکی از دو بندر مهم چابهار است، از سال ۶۲ به طور جدی آغاز و با تکمیل چهار پست اسکله فلزی در سال ۶۲، عملاً به بهره‌برداری رسید و بندر شهیدبهبشتی هم به عنوان دومین بندر مهم چابهار در سال ۶۱ با توجه به شرایط خاص حاکم بر خلیج فارس (جنگ تحمیلی عراق بر علیه ایران) و با تأکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث شد که این بندر در زمان جنگ تحمیلی به دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند از دیرباز کانون داد و ستد و رفت و آمد دریایی بوده است. وجود فعالیت‌های دریایی در بنادر جنوب استان در اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن بیستم، نشانه این است که بنادر مزبور در داد و ستد کالاهای تولیدی و مورد نیاز بخش شرقی کشور و مبادله با بنادر پاکستان و هندوستان فعال بوده‌اند. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی در حاشیه دریای عمان بوده و در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل نقل دریایی است. وجود آب‌های عمیق در خلیج وسیع، شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است. چابهار به عنوان مهم‌ترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس از نظر سیاست و استراتژیکی ملی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه مجزا و نقطه‌ای کلیدی برای تنفس اقتصادی بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیت‌های اقتصادی آن به شمار می‌رود، قرار گرفتن چابهار در یک خلیج موقعیت بندری ایده‌آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می‌دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این مزیت نیستند.

### کریدور شمال-جنوب

موافقتنامه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید که این کریدور مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است و در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. کریدور شمال - جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این کریدور هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌کند. در ابتدا محور ترانزیتی شمال - جنوب در مسیر جلفا واقع شده بود که پس از وقوع جنگ در قره باغ این محور عملاً متروکه شد و ایران، محور سرخس - مسکو - بندر مافاج قلعه در داغستان را به عنوان مسیر ترانزیت پیشنهاد کرد. مدتی به علت نا امنی و تشنج در محور مافاج قلعه و فقدان توجیه اقتصادی برای استفاده از محور سرخس - مسکو، محور بنادر آستارا خان و لاگان (در شمال دریای خزر) بنادر امیرآباد و انزلی (در جنوب دریای خزر) و بندر عباس پیشنهاد شد. این مسیر که بخش مهم آن از خاک ایران می‌گذرد بسیار ارزان‌تر از مسیرهای سنتی حمل کالا بوده و حدود ۳۰ درصد برای صاحب کالا صرفه‌جویی مالی و زمانی به همراه دارد.

برخورداری از تقاطع‌های متعدد و انشعابات مختلف بین آسیای میانه وارده از جمله محاسن این کریدور است که در نهایت موجبات توزیع کالاهای مبادلاتی شمال - جنوب را در حوزه شرق و غرب فراهم می‌کند و در این میان اتصال بندر چابهار به عنوان بندری استراتژیک به این کریدور در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد که در صورت فعال شدن تمام حلقه‌های این زنجیره، انتقال کانتینر از بندر بمبئی به مسکو حدود یک ماه زمان نیاز دارد در حالی که ترانزیت کانتینری مشابه از طریق دریای بالتیک افزایش ۲۰ درصدی هزینه حمل و نقل را در پی خواهد داشت.

### مزایای کریدور شمال-جنوب

افزایش سرعت، تجارت و ترانزیت، افزایش حجم مبادلات کالا بین هند و پاکستان و کشورهای حاشیه اقیانوس هند با کشورهای روسیه و آسیای مرکزی، بهبود وضع معیشتی مردم شرق کشور از جمله استان سیستان و بلوچستان و شهر چابهار از طریق ترانزیت کالا به کشورهای همسایه (افغانستان، پاکستان، آسیای میانه) از طریق اتصال محور ترانزیتی شرق-غرب، همکاری مناسب بنادر ایرانی با بنادر روسیه و قزاقستان، که بستر مناسبی را برای همکاری بیشتر این کشور فراهم می‌کند و به طور کلی کاهش تنش بین کشورهای حاشیه خزر، درآمد بالغ بر یک میلیارد دلار در سال برای کشورهایی که در مسیر این راهگذر هستند، کاهش وابستگی تجارت و ترانزیت کشورهای جنوبی آسیا به کانال سوئز و ایجاد قطب‌های خارجی جدید تولیدی، اقتصادی و تجاری در منطقه از مهم‌ترین مزایای این کریدور است.

### دلایل استراتژیک بودن بندر چابهار

در ورودی خلیج فارس و مدخل اقیانوس هند از موقعیت جغرافیایی حساس و مناسبی برخوردار است، تنها بندر اقیانوسی ایران است، بیش از ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی دارد، نزدیک‌ترین فاصله زمینی تا کشورهای افغانستان، پاکستان و آسیای میانه را داشته و ترانزیت کالا از طریق این بندر به مثابه اقتصادی‌ترین بندر برای انجام مبادلات بازرگانی با کمترین هزینه حمل به شمار می‌رود، بهترین راه ترانشیب کالا به بنادر دیگر خلیج فارس می‌باشد و تنها کلید توسعه شرق کشور است.

### چابهار پیشانی توسعه تجارت در سیستان و بلوچستان است

استاندار سیستان و بلوچستان چندی پیش در سفر به جنوب استان با اشاره به اینکه استان سیستان و بلوچستان بیش از ۱۱ درصد از وسعت کشور را به خود اختصاص داده که از این لحاظ به عنوان پهناورترین استان ایران به شمار می‌رود، اظهار داشت: سیستان و بلوچستان هزار و ۱۰۰ کیلومتر مرز با کشورهای پاکستان و افغانستان و ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی با دریای عمان دارد و به دلیل قرار گرفتن در موقعیت راهبردی و ترانزیتی از اهمیت فراوانی برخوردار است به ویژه بندر چابهار که تنها بندر اقیانوسی ایران و آسان‌ترین و بهترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد است. حاتم نارویی افزود: با ظرفیتی که در بندر اقیانوسی چابهار وجود دارد سازمان منطقه آزاد باید حداقل ۳۰ درصد سهم بازرگانی کشور را از آن خود کند. وی گفت: با توجه به اینکه چابهار «پیشانی توسعه تجارت» در استان و دارای موقعیت مناسب جغرافیایی بندر برای ترانزیت کالا به کشورهای دیگر است باید همه سعی کنند تا این منطقه از استان را فعال‌تر کنند. استاندار سیستان و بلوچستان با اشاره به ظرفیت‌های چابهار بیان داشت: باید با تعامل با فعالان و سرمایه‌گذاران بتوانیم مسیر توسعه چابهار را دنبال کنیم. نارویی یکی از مهم‌ترین موضوعات را توجه جدی در ایجاد اشتغال مردم استان دانست و برای دستیابی به این هدف گفت: باید برای انجام این حرکت مهم، فعالیت‌های اقتصادی زیرساختی برای جذب سرمایه‌گذاران در منطقه با همکاری گسترده‌تری همراه باشد. وی تصریح کرد: توسعه بندر چابهار سبب تحول سیستان و بلوچستان و جنوب شرق کشور و حتی استان‌های همجوار و کشورهای همسایه می‌شود.

### افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری در بندر چابهار به ۲۰ میلیون تن تا سال ۲۰۳۰

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: با اجرای کامل چهار فاز توسعه بندر چابهار، ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری در این بندر مهم به ۲۰ میلیون تن در سال افزایش می‌یابد.

سیاوش رضوانی اظهار داشت: با اجرایی شدن طرح توسعه بندر چابهار در سال ۸۶ و اجرای کامل آن طی چهار فاز اجرایی، ظرفیت اسمی آن برای سال ۲۰۳۰ به ۲۰ میلیون تن در سال ارتقا می‌یابد. وی افزود: اجرای فاز نخست این طرح در مراحل پایانی قرار دارد و شامل دو ترمینال کانتینری و کالای چند منظوره است که طول اسکله آنها به یک هزار و ۱۰۰ متر می‌رسد و ظرفیت ۲۵ میلیون تنی آن را به ۶ میلیون تن در سال افزایش می‌دهد. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان ادامه داد: با توجه به طول اسکله، امکان پهلوگیری کشتی‌های با طول ۵۰۰ متر در یک لاین مهیا می‌توانند نسبت به تخلیه و بارگیری کالاهای خود اقدام کنند. رضوانی بیان کرد: از آنجایی که چابهار پل ترانزیت محور شرق کشور محسوب می‌شود و به عنوان کریدور شمال-جنوب همواره مدنظر بوده و هست، طرح جامعی که برای آن مصوب و به اجرا در می‌آید براساس نیاز و مدل تجارت روز جهان طراحی و در حال اجراست. وی با بیان اینکه نقطه مقابل و رقیب ما بندر «گوادر پاکستان» است، خاطرنشان کرد: خوشبختانه از نظر عملیات اجرایی ما نسبت به طرف پاکستانی، پیش هستیم و امیدواریم تا فرصت باقی است بتوانیم جلوتر از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های موجود بندری در زمینه رشد و شکوفایی منطقه و کشور بهره لازم و کافی را با اجرای طرح‌های زیربنایی ببریم. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: در طرح توسعه بندر چابهار مقدار ۱۹۵ هکتار اراضی پیرامون این بندر استحصال می‌شود که مقدار ۱۱۹ هکتار آن در فاز نخست قرار دارد. رضوانی با اشاره به اینکه برای اجرای فاز نخست این پروژه، ۴ هزار تن بتن نیاز است افزود: طول اسکله یک هزار و ۱۰۰ متر است که به صورت قطعات بتنی پیش‌ساخته احداث می‌شود و کارگاه‌های تولید این قطعات نیز در خود بندر ایجاد شده که کارهای تأمین قطعه‌های این طرح را انجام می‌دهد. وی با بیان اینکه این طرح جزو طرح‌های مهر ماندگار استان است، تأکید کرد: با توجه به اهمیت این پروژه با اجرای آن یکی از طرح‌های شگرف و دگرگون کننده استان که کشور را نیز منتفع خواهد کرد، شکل می‌گیرد. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان تصریح کرد: با استقرار لایروب در اردیبهشت سال جاری، عملیات اجرای لایروبی در منطقه آغاز شد که به دلیل سفت بودن بستر دریا، کار را دشوار کرده به طوری که از ۱۷ میلیون متر مکعب حجم پروژه، ۳۰۰ هزار متر مکعب آن اجرا شده است. رضوانی گفت: هر چند سفت و صخره‌ای بودن بستر دریا روند اجرای لایروبی را با تأخیر مواجه کرده اما این ویژگی هزینه‌های نگهداری و لایروبی را کاهش و طولانی‌تر می‌کند. وی ادامه داد: هزینه اجرای این طرح بزرگ ۳۴۱ میلیون دلار است که مقرر شد ۷۰ درصد آن از محل صندوق ارزی تأمین و پرداخت شود ولی تا این لحظه هیچ گونه اعتباری اختصاص داده نشده است. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان اضافه کرد: با وجود عدم اختصاص اعتبار به این طرح، ۱۲۰ میلیارد تومان از محل منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی و فروش اوراق مشارکت تأمین و پرداخت شده است. رضوانی بیان داشت: امید می‌رود همگام با اتمام طرح، سایر بخش‌های مربوطه از جمله راه آهن، جاده و بندر که به عنوان سه اصل مهم در ترانزیت محسوب می‌شوند نیز توسعه یابند تا بتوان از سرمایه‌گذاری صرف شده حداکثر استفاده را ببریم. وی خاطرنشان کرد: خوشبختانه در بحث ترانزیت یک قسمت عمده‌ای از راه در این مسیر انجام شده و خط آهن هم کلنگ آن توسط رئیس جمهور به زمین زده شد و امید می‌رود اتصال خط ریلی به منطقه چابهار ترانزیت کالا از این منطقه، استان و کشور را دگرگون و رونق را برای همگان به ارمغان آورد. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: تاریخچه بندر چابهار از زمان هخامنشیان تاکنون همواره به عنوان مرکزیت ترانزیت مطرح بوده، چنانکه کالاهای مختلف از طریق این بندر به کشورهای هند، چین و آسیای میانه برده می‌شد. رضوانی اظهار امیدواری کرد: این موقعیت کنونی بندر چابهار را باید به عنوان یک مزیت ویژه همواره مدنظر داشت و با فعال شدن کریدور شمال-جنوب ضمن کاهش شدید هزینه‌ها در وقت و زمان نیز صرفه‌جویی کرد.

### خط کشتیرانی مسافری چابهار-پاکستان راه‌اندازی می‌شود

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: به دنبال طرح‌های توسعه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی به ویژه در منطقه چابهار و با تکمیل شدن زیربنای لازم، مقدمات برای راه‌اندازی خط کشتیرانی مسافری در منطقه گواتر چابهار با کشورهای همجوار فراهم شده است. سیاوش رضوانی افزود: با ایجاد اسکله‌های چند منظوره و احداث شش موج‌شکن چند منظوره، زمینه برای توسعه طرح‌های گردشگری، تفریحی، توریستی و حتی تجاری در منطقه چابهار به وجود آمده است. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان تصریح کرد: سرمایه‌گذار بخش خصوصی که از افراد بومی منطقه است، اعلام آمادگی کرده تا نسبت به خرید شناور مسافری و فعال کردن آن در مسیر چابهار-پاکستان به جابه‌جایی مسافران اقدام کند. رضوانی یادآور شد: با آغاز به کار شناورهای مسافری و تجاری و به تبع آن حضور اداره کل بنادر و دریانوردی و گمرک و نیز دیگر بخش‌های مربوطه، رونق اقتصادی منطقه شتاب بیشتری خواهد گرفت. وی ادامه داد: با توجه به اینکه مشاوران با تجربه‌ای که سالیان زیادی است که در منطقه حضور دارند، در این طرح دخالت داشته و شرایط لازم برای جذب سرمایه‌گذاران علاقمند در چابهار بستر سازی و فراهم شده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان بیان کرد: یکی دیگر از فرصتهایی که می‌تواند به پویایی بیشتر این بندر شتاب دوجندان بخشد، استفاده از ظرفیت‌های منطقه ویژه آن است که این امر با رعایت سه اصل «مدیریت، حاکمیت و مالکیت» اداره کل بنادر و دریانوردی در قالب لایحه‌ای به هیئت دولت ارائه شده است. رضوانی خاطرنشان کرد: فعالیت این سازمان کاملاً تخصصی بوده به طوری که تاکنون به ۲۸ کنوانسیون بین‌المللی ملحق شده است و از قوانین آن‌ها تبعیت می‌کند. وی با اشاره به عضویت ایران در آی‌مو (سازمان بین‌المللی دریایی) افزود: افزون بر ۱۰ سال است که ما در این طرح ممیزی عضویت داریم و یک نماینده ثابت نیز از سوی کشورمان که مرکز آن در لندن است، حضور دارد. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان تأکید کرد: هر سال از طرف ممیزی طرح آی‌مو تحت کنترل قرار داریم و سال گذشته داوطلب طرح ممیزی این سازمان شدیم که در این جریان، بندرعباس و بندر امام خمینی (ره) تحت ممیزی آی‌مو قرار گرفتند. رضوانی گفت: ۳۰ درصد قوانین اداره کل بنادر و دریانوردی تابع قوانین و ضوابط داخلی است و ۷۰ درصد آن براساس معیارها و قوانین بین‌المللی و مطابق با استانداردهای جهانی اداره می‌شود. وی اضافه کرد: تمامی هزینه‌های طرح‌های توسعه‌ای و زیربنایی این اداره کل در منطقه چابهار از محل منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی تأمین و پرداخت می‌شود و علاوه بر آن این اداره کل به هزینه‌های طرح‌های عمرانی و شهری چابهار نیز کمک‌های شایانی کرده است.