

# اقتصاد سرامد

یكشنبه ۲۰ مرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۳۱

## اخبار

### پیشرفت فیزیکی ۶۰درصدی فاز اول بندر گردشگری چمخاله

مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان با تاکید بر لزوم توجه به تکمیل بندر گردشگری چمخاله در دو فاز گفت: فاز اول این بندر که توسط اداره کل بنادر و دریانوردی در حال ساخت است دارای ۶۰درصد پیشرفت فیزیکی می‌باشد.به گزارش اقتصادسرامد، حسین یونسی لنگرود با بیان اینکه استان گیلان دارای سه بندر مهم و استراتژیک است، اظهار کرد: گیلان دارای سه بندر آستارا، انزلی و چمخاله است که دو بندر آستارا و انزلی بنا بر تجاری و بندر چمخاله یک بندر گردشگری است. وی با اشاره به نقش بندر تجاری استان گیلان در توسعه اقتصادی کشور گفت: دو بندر آستارا و انزلی جزو مهم‌ترین بنادر کشور هستند که در حوزه صادرات، واردات و ترانزیت کالا نقش مهم و تاثیرگذاری دارند. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با تاکید بر لزوم توجه به تکمیل بندر گردشگری چمخاله در دو فاز افزود: بندر چمخاله به لحاظ گردشگری برای استان گیلان بسیار حائز اهمیت است لذا فاز اول این بندر که توسط اداره کل بنادر و دریانوردی در حال ساخت است دارای ۶۰درصد پیشرفت فیزیکی می‌باشد. به گفته یونسی، فاز دوم بندر چمخاله پس از تکمیل فاز اول و فراهم‌آوری زیر ساخت‌های لازم نظیر اسکله و پل، توسط بخش خصوصی ساخته می‌شود.وی از برگزاری جلسه با مدیر کل میراث فرهنگی و گردشگری استان در خصوص استفاده بهینه از بندر گردشگری چمخاله خبر داد و افزود: اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری تخصص ویژه‌ای در امر گردشگری دارد به این منظور در تلاشیم تا در فاز دوم و تکمیل بندر چمخاله از ظرفیت تخصصی این اداره کل نهایت بهره را ببریم.مدیر کل بنسادر و دریانوردی گیلان با بیان اینکه بندر انزلی دارای بخش گردشگری دریایی بسیار مهمی است، تصریح کرد: بخش دریایی بندر انزلی از جاذبه گردشگری بسیار خوبی برخوردار است که باید اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری با انتخاب یک سرمایه‌گذار قوی در بخش خصوصی از این ظرفیت نهایت استفاده را کند.

### خارج‌سازی ۴۲ شناور مغروقه از کانال دسترسی بندر گناوه

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: با خارج‌سازی ۴۲شناور مغروقه از لنگرگاه بندر گناوه کانال دسترسی این بندر برای تردد شناورها،ایمن سازی شد.به گزارش اقتصادسرامد، محمد شکیبی نسب با بیان اینکه شناورهای غرق شده در دریا و خلیج فارس سبب بروز مشکلاتی در حوزه دریانوردی و تردد شناورها است اظهار داشت:این شناورها پس از غرق شدن ایمنی تردد شناورها را به مخاطره می‌اندازد.وی با اشاره به خارج سازی ۴۲ شناور مغروقه در بندر گناوه افزود: بر اساس تفاهنامه با شرکت مروارید سفید بوشهر برای خروج ۳۷ شناور مغروقه از کانال دسترسی بندر گناوه برنامه‌ریزی شد که در اجرا پنج شناور نیز فراتر از تعهد ایجاد شده از کانال دسترسی بندر گناوه خارج سازی شد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به اعتبار ۱۱۲ میلیارد ریالی خارج‌سازی شناورهای مغروقه از کانال دسترسی بندر گناوه، بیان کرد: این عملیات تمامی شناورهای مغروقه و مانع برای تردد ایمن شناورها خارج سازی شده و اندک شناورهای باقیمانده نیز پس از تعیین وضعیت مالکیت آن‌ها از کانال خارج سازی می‌شوند. شکیبی نسب ادامه داد: در ادامه پروژه ایمن سازی کانال دسترسی بنادر استان بوشهر، کانال بنادر خارگ و دیر از وجود شناورهای مغروقه و مزاحم در مسیر تردد شناورها در دریا خارج سازی خواهند شد.وی تصریح کرد: شناورهای مغروقه در کانال دسترسی بندر خارگ و شناور فلزی هستند که پس از برگزاری مناقصه نسبت به آغاز عملیات خارج سازی آن‌ها اقدام خواهد شد.

### نرخ حمل کانتینری باز هم سیر نزولی به خودگرفت

نرخ‌های نقدی حمل کانتینر در نیمه دوم ماه آگوست ۲۰۲۲ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۱ حدود ۳۵ درصد پایین‌آمده.به گزارش اقتصادسرامد؛انما؛ مؤسسه dewrey اعلام کرد نرخ نقدی حمل کانتینری در هفته منتهی به ۱۸ آگوست با سه درصد کاهش نسبت به هفته قبل به ۶۲۴۴ دلار در هر teu رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۵ درصدی رابثت کرد.بر اساس این گزارش حمل کانتینری در مسیرهای کلیدی مانند اقیانوس آرام، لس آنجلس، شانگهای و روتردام در این مدت هر کدام پنج درصد کاهش یافت.در این گزارش آمده است که حال حاضر کاهش نرخ‌های حمل کانتینر بیشتر نرخ‌های نقدی را شامل شده و قراردادهای بلند مدت همچنان درآمدهای شرکت‌های کشتیرانی را تأمین می‌کنند.در این ارتباط حجم قراردادهای طولانی مدت کانتینری شرکت مرکس در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۲ از ۷۰ به ۷۲درصد افزایش یافت. به گفته کارشناسان درآمد اصلی صاحبان صنعت حمل ونقل کانتینری از محل قراردادهای بلند مدت کسب درآمد می‌کنند، زیرا شاخص نرخ‌های نقدی رو به کاهش می‌باشد.گزارش dewrey نشان می دهد شاخص ترکیبی نرخ‌های نقدی از سپتامبر ۲۰۲۱ با کاهش ۶۰درصدی به طور متوسط از ۱۰۳۷۷ دلار به ازای هر teu در برخی خطوط کانتینری به ۳۳۳۱ دلار به ازای هر teu رسیده است.به گفته تحلیلگران dewrey در حال حاضر نرخ‌های نقدی از نرخ‌های بلندمدت قراردادی عقب مانده است. dewrey نرخ‌های تحت تأکید کرده است اختلال در زنجیره تأمین همچنان تحت تأثیر ازدحام در بنادر آمریکا اعتصاب یک هفته‌ای سیر روی بنادر انگلیس، آلمان و اروپای است و رسیدن به روال عادی زنجیره تأمین و لجستیک کالا را دچار مشکل کرده است.

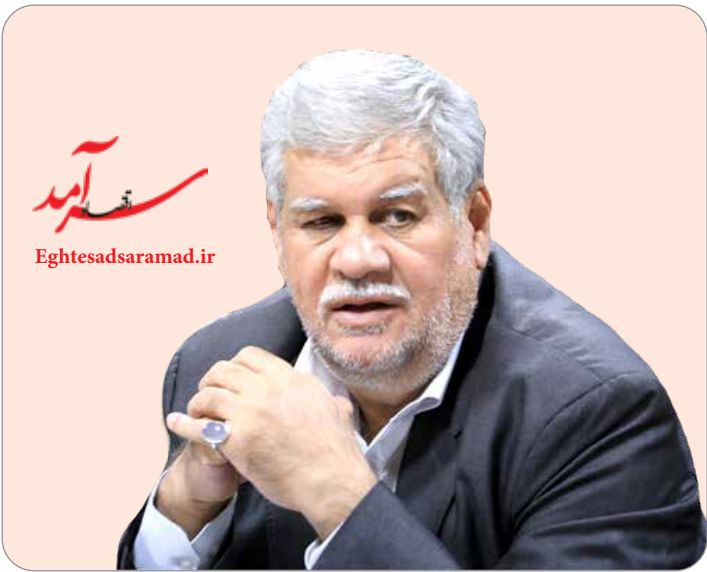


#### سانی از ایزوايکوراھی جام جهانی فوتبال در قطر

شناور مسافرفری، تفریحی با نام سانی جهت انجام تعمیرات دوره ای وارد درای داک این مجتمع صنعتی شده.به گزارش اقتصادسرامد، این شناور با طول ۱۷۲ متر، عرض ۲۳ متر و آبخور ۵،۸ متر بزرگترین شناور کروز موجود در کشور است که تحت مالکیت شرکت مکین دریای کیش است.شناور تفریحی مسافری سانی با دارا بودن ۹ طبقه ۷۷کابین مسافری و ۱۱۰ اتاق در مجموع ۴۱۷ تخت اقامتی در خود جای داده است که امکان پذیرش بیش از ۵۰۰ مسافر را دارد. ۳۵۰۰متر فضای رستورانی، ۲ سالن سینما، اتاق مطالعه، کتابخانه، اتاق بازی کودکان و سالن برگزاری همایش ها و مراسم جشن از دیگر امکانات این شناور می‌باشد.
که جهت حضور در رویداد جام جهانی ۲۰۲۲ قطر مهیا می شود.این کشتی قابلیت جابجایی همزمان ۲۵۰ خودرو با سرنشین را داراست و برای سوار و پیاده شدن مسافران علاوه بر رمپ انتهایی، ۸درب جانبی نیز در قسمت های مختلف کشتی تعبیه شده است تا تخلیه بار و سوار و پیاده شدن مسافران به سهولت امکان پذیر باشد.ایزوايکو در کارنامه خود ساخت و تعمیر شناورهای تفریحی و مسافری را دارد اما برای اولین بار است عملیات تعمیرات یک شناور مسافری با این ابعاد در داخل کشور انجام می شود که نشان از توانمندی ایزوايکو و مهندسان صنعت دریایی کشور دارد.

#### بررسی بروزرسانی شناورسازی در گفت و گوی «اقتصادسرامد» با دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران

# ضرورت گذر از شناورسازی سنتی به صنعتی



گروه دریامحور – ضعف شرکت‌ها در صدور مجوزها، نبود هم افزایی میان ارگان‌های دریایی و در غیاب هماهنگی نهادهای دریایی با طرح‌های توسعه فناوری معضلات صنعت دریایی کشور هستند که این امر موجب شده که هیچ شهر صاحب نام در حوزه بندری نداشته و بنادر کشور نیز جایگاه خاصی در میان کشورهای جهان به خود اختصاص نداده باشد. به اعتقاد بسیاری از کارشناسان صنایع دریایی در سال‌های اخیر این جایگاه به شدت نزول کرده است؛ به طوری که جمع زیادی از فعالان این بخش خروج از ایران را به بقا در رکود ترجیح داده و رخت هجرت بر تن کرده و از ایران کوچ کرده‌اند.

به گزارش اقتصاد سرامد، در گذشته کوچ ساختن شناورسازان کشتی را شاهد بودیم و امروز با پدیده هجرت تعمیرکاران شناور به کشورهای عربی و حاشیه خلیج فارس در ۴ تا ۵ سال اخیر رو به رو هستیم اما این در حالی است دولتمردان کشور داعیه مبارزه با بیکاری و تلاش برای اشتغالزایی را دارند اما چرا برای مانع‌اند از خروج سرمایه‌های ملی در حوزه ساخت و تعمیر شناور به رغم نیاز جدی به آن اقدام سودمندی صورت نمی‌دهند.

بخش دولتی برای تعمیرات شناورها با کندی خاصی همراه است و این خود یک چالش از چالش‌های موجود در این صنعت است و لذا تا زمانی که شرکت‌ها در جلب نظر مشتریان خود موفق عمل نکنند مشخص است که موجب نارضایتی مشتریان می‌شود، در نتیجه عملکرد نادرست مشتریان قطعه‌نیازهای خود را از طریق کشورهای عربی برطرف خواهند کرد.

کشورها برای برطرف خواهند کرد. اکثر کشورها امروز با ایجاد کارخانه‌های تعمیر و تجهیز کشتی در محل گذرکشتی‌ها علاوه بر این که نیاز کشتی‌ها را برطرف می‌کنند از این طریق درآمد خوبی را نیزتوجه منافع ملی خود می‌کنند. موضوعی که متأسفانه در کشور ما کمتر به

## برگزیده‌ها

#### صفایی در نشست مشترک با وزیر کشتیرانی، بنادر و آبراه‌های هند

# مردم ایران توقع دارند حضور هند در چابهار، مثمر ثمر باشد



رایانه عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به ضرورت اقدام عملی دولت هند و پابندی این کشور به تعهدات خود در خصوص توسعه بندر چابهار، گفت: مردم ایران توقع دارند حضور هند در چابهار، مثمر ثمر باشد. به گزارش اقتصادسرامد، علی اکبر صفایی در نشست مشترک با وزیر کشتیرانی، بنادر و آبراه‌های هند که در بندر چابهار برگزار شد، روابط ایران و هند در ابعاد اقتصادی، سیاسی و فرهنگی را دیرینه و با سابقه توصیف کرد و اظهار داشت: مشترکات ۲ کشور باعث شده، ارتباطات کشور دوست و همسایه هند با جمهوری اسلامی ایران در ابعاد مختلف به ویژه ابعاد اقتصادی و تجاری ادامه و توسعه پیدا کند.وی ادامه داد: بسیاری از محصولات کشاورزی از هند به ایران صادر شده و خواهد شد و همواره هند به عنوان نقطه اتکا برای تأمین مواد غذایی در ایران سه ویژه در بخش برنج، تلقی می‌شود.مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه ایران نیز همواره یک نقطه اتکا و با ثبات برای صادرات انرژی به هند به ویژه در بخش نفت خام و گاز بوده است، عنوان کرد: ایران و هند نه تنها روی توسعه روابط خارجی ۳۵ کشور اقدامات بسیاری انجام داده‌اند، بلکه همواره به عنوان ۲ ملت بزرگ تلاش کرده‌اند، توسعه تجارت را بین سایر کشورها نیز برقرار کنند.صفایی به موافقت نامه حمل و نقل کریدور ایران، روسیه و هند در سال ۲۰۰۰ اشاره کرد و گفت: این توافقنامه سنگ بنای بسیار خوبی برای اتصال شمال به جنوب کره زمین بود.وی افزود: در تلاش هستیم فضای این موافقتنامه به کشورهای چون امارات، عمان، قطر و سایر کشورهای حوزه CIS هم گسترش یابد تا چابهار به عنوان یک نقطه محوری، کشورها را به یکدیگر متصل کند.مدیرعامل سسازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه ۱۹ کمیسون مشترک همکاری اقتصادی در ۲ کشور و نیز کمیته‌های مشترک دریایی و بندری بین ایران و هند ایجاد شده است، خاطرنشان کرد: این مسائل نیزدبشخص توسعه روابط ۲ کشور

#### انتظار کشتی‌ها در صف تعمیر گاه‌های داخلی

فضایی با یادآوری این مهم که ایزایکو، درویشی و صدرد، تعمیر گاه‌هایی هستند بسا صفی از درخواست تعمیر مواجه هستند، گفت: شناور سازی‌های کوچک در کشور با باید ارتقاء پیدا کنند یا خطر تعطیلی را به جان بخرند چرا در صحنه اقتصاد بین الملل این بحث هزینه – فایده است که تعیین کننده ادامه حیات است.

در مملکت ما پذیرش ورشکستگی سخت اتفاق می‌افتد موضوعی بود که ضیایی به آن اشاره کرد و اقتصاد سرامد گفت: تعمیرکاران و شناورسازان ایرانی در دیگر کشورها جایگاهی ندارند تنها بازار ایران است که با آغوش باز پذیرای متخصصان داخلی است.

این روزها در سایت‌های خبری دریایی و غیر دریایی تقریبا همه مسئولین و دست اندر کاران صنایع دریائی کشور به اتفاق از دادن سفارش ساخت کشتی به خارج از کشور انتقاد می‌کنند و هر روز به تعداد معترضان افزوده می‌شود که این همه توجه به این صنعت و حمایت از صنایع دریائی در خور توجه و خوشحالی است. اما

شناورسازان و تعمیر کاران همواره به دلیل نبود بازار کار مناسب گلیاه داشته و از این موضوع ابراز نارضایتی می‌کنند.

چرا با این همه مایه‌وی پنهان در شناورسازی و تعمیرکاران این بخش، هیچ کس از دلیل تعطیل شدن یکی پس از دیگری شناورسازان در ابعاد کوچکتر سخن به میان نمی‌آورد، اتفاق کردن کار

ساده‌ای شده که برخی شاید برای فرار از واقعیت به آن متوسل می‌شوند. اما آن سخن گفتن زمانی ارزش پیدا می‌کند که راه حلی نیز برای برون رفت از این مشکل در آن یافت شود. مشکل عمده این صنعت نه تکنولوژی و نه نبود توانائی ساخت است بلکه مشکل سرمایه گذاری در این بخش است که باید توسط دولت انجام پذیرد با بانک ها که متأسفانه هیچ کدام گام تاثیر گذاری در این مسیر برنداشته‌اند.

#### رونق بر تعمیر گاه‌های کشتی حاکم است

وی با بیان این که کوچ تعمیرکاران از کشور شایعه‌ای است که برخی سودجویان بر آن دامن می‌زنند، افزود: در حال حاضر اکثر شناورهای ما در سایت های داخلی تعمیر و به آب های دریایی باز می گردند، امروز ایران ما یں نیاز از کشورهای امارات و سنگاپور در تعمیر کشتی است.

### وزیر بنادر و کشتیرانی هند دولت هند متعهد به توسعه و تجهیز بندر چابهار است

وزیر بنادر و کشتیرانی هند بسا تاکید بر اینکه دولت هند متعهد به توسعه و تجهیز بندر چابهار است، اعلام کرد: هند سه تلاش های خود بصرای تبدیل بندر چابهار به یک قطب منطقه ای و بین المللی در حوزه ترانزیت ادامه خواهد داد.به گزارش اقتصادسرامد، سارباناندا سنووال پس از بازدید از بندر چابهار در نشست مشترک با علی اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و سایر مقامات این سازمان، اظهار داشت: از طرف دولت هند از مهمان نوازی گرم‌تان تشکر می‌کنم و باید بگویم روابط تاریخی و فرهنگی ایران و هند همواره بین دو کشور وجود داشته و تا به امروز نیز ادامه پیدا کرده و این همکاری ها، بستر مناسبی برای توسعه همکاری های دو جانبه

بین ایران و هند است.وی با تاکید بر تعهد دولت هند در راستای توسعه و تجهیز بندر چابهار، عنوان کرد: غرض مشترک دو کشور برای توسعه همکاری‌ها در سال ۲۰۱۶ و در سفر نخست وزیر هند به ایران موجب شروع همکاری دو جانبه مدنظر قرار گرفت.وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه های هند، بیان کرد: افزایش فعالیت ها در بندر چابهار، فضای جدیدی را برای توسعه این بندر رقم خواهد زد.سنووال با بیان اینکه چابهار یک دروازه ترانزیتی است و نقش ویژه ای در کریدور شمال جنوب دارد، گفت: بندر چابهار آسیا و منطقه کالا را برای کشورهای آسیای میانه، جنوب آسیا و آسیای مرکزی کوتاه می‌کند.وی با بیان اینکه هند چند اقدام را برای توسعه حجم کالا به چابهار به ویژه از طریق کشورهای ژاپن، کره جنوبی و کشورهای آسیای میانه انجام داده است، اظهار داشت: در این راستا برنامه روز چابهار را نیز در بمبئی برگزار کردیم و میزبان هیات های از ایران و آسیای میانه بودیم.وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه های هند با اشاره به اینکه هند به تلاش های خود برای تبدیل بندر چابهار به یک قطب منطقه ای و بین المللی در حوزه ترانزیت ادامه خواهد داد، عنوان کرد: مطمئن هستیم با همکاری سایر مجموعه ها از جمله گمرک، منطقه آزاد چابهار و...از پتانسیل بندر چابهار به طور کارامه استفاده و آن را باقی مانده کنیم.سنووال افزود: از سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک، استانداری سیستان و بلوچستان، منطقه آزاد چابهار و بندر چابهار به دلیل انجام همکاری با دولت هند تشکر می‌کنیم و مطمئن هستیم به تعهد مشترک خود برای تحقق بخشیدن به دیدگاه رهبران خود ادامه خواهیم داد.وی با بیان اینکه بازدید میدانی صورت گرفته نشان دهنده تعهد دولت هند در توسعه بندر چابهار است، اظهار داشت: برای انجام اقدامات عملی مطرح شده و افزایش ترافیک بندر پیشنهاد می‌کنم کمیته مشترک فنی بین ۲ کشور ایجاد تا چالش ها و مسائل پیش آمده پیگیری و حل شود و فرآیند فعالیت‌ها را تسریع و بندر چابهار را به یکی از مهم ترین بنادر جهان تبدیل کنیم.

### گزارش

### وابستگی کشورهای منطقه و جهان به ظرفیت استراتژیک ترانزیت دریایی ایران



ترانزیت دریایی در شمال و جنوب ایران این امکان را فراهم کرده است که بسیاری از کشورها، مسیر نزدیک و کم هزینه ایران را برای حمل ونقل کالاهای خود انتخاب کنند، فرصتی که می‌تواند به گسترش روابط تجاری کشور با جهان و توسعه اقتصادی آن منجر شود.

به گزارش اقتصادسرامد از فارس ایران یکی از کشورهای مهم از نظر ترانزیت بین‌المللی است که در طول تاریخ همواره مورد توجه بوده است، عبور مسیر اصلی جاده تاریخی ابریشم از ایران و گذر از شهرهای نیشابور، توس، گرگان و ری مؤید این مطلب است.

از طرف دیگر قرارگیری در منطقه خاورمیانه به‌عنوان محل اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا، همسایگی با ۱۵ کشور با بیش از هشت هزار کیلومتر مرز مشترک، دسترسی به آب‌های آزاد و قرارگیری در مسیر کریدورهای بین‌المللی شمال به جنوب و شرق به غرب از جمله مزیت‌های جغرافیایی ایران است که فرصت توسعه اقتصادی را برای کشور فراهم کرده است.

**سه دهه در صدی قاره آسیا از ارزش ترانزیت دریایی دنیا**
یکی از انواع ترانزیت کالا در جهان ترانزیت دریایی است که ایران نیز در شمال و جنوب از آن برخوردار است، این نوع ترانزیت بیش از ۷۰ درصد تجارت جهانی از لحاظ ارزش کالاها و ۹۰درصد از نظر تناژ را شامل می‌شود و سرعت و قیمت مناسبی نیز دارد، حجم کالاهای جابه‌جا شده در سال ۲۰۲۱ از طریق خطوط دریایی در سطح بین‌الملل بیش از ۱۱ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تن بوده که سهم آسیا از این میزان بیش از ۵۴ درصد بوده است.

این حجم تبادل دریایی کالا در قاره آسیا فرصتی برای ایران است که با استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقلی و بنادر خود ارزش‌آوری قابل‌توجهی داشته باشد، موقعیت جغرافیایی ایران و اتصال آن به کشورهای محصور در خشکی از یک سمت و اتصال به آب‌های آزاد در سمت دیگر شرایطی را ایجاد کرده است که ایران می‌تواند حلقه اتصال این کشورها با دریا باشد.

### اهمیت ایران از نظر برقراری اتصال ترانزیتی بین کشورها

خلیج فارس و دریای عمان در جنوب ایران امکان دسترسی ایران به کشورهای جنوب شرقی آسیا از جمله چین و ژاپن و نیز امکان انتقال کالاهای چین به مقصد اروپا را از طریق کریدور شرق به غرب فراهم کرده‌اند، از طرف دیگر ۶ کشور در حاشیه خلیج فارس مستقیم با ایران مرز آبی دارند و ایران می‌تواند از طریق کریدور شمال به جنوب روسیه و کشورهای آسیای میانه را به این مناطق متصل کند.

در ترانزیت دریایی بنادر اهمیت زیادی دارند و نقطه اتصال حمل‌ونقل دریایی به سایر شیوهای حمل‌ونقل هستند. ایران نیز دارای ۱۱ بندر اصلی است که در شمال و جنوب کشور قرار دارند. بندر چابهار در جنوب استان سیستان و بلوچستان نزدیک‌ترین مسیر دسترسی کشورهای محصور در خشکی افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان به آب‌های آزاد است، درحال حاضر این بندر با قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال به جنوب ترانزیت کالا از هند به آسیای میانه را تسهیل کرده است.

**تلاش‌های هند و روسیه برای استفاده از ظرفیت بنادر ایران**
اخیراً آسارباناندا سنووال، وزیر بنادر و کشتیرانی هند در مراسمی به مناسبت روز چابهار اظهار کرد: این کشور در حال تلاش برای باز کردن پتانسیل تجاری با آسیای مرکزی از طریق بندر چابهار در ایران است؛ او گفت زمانی که ما کاوش در این مسیر را برای تجارت آغاز کنیم، می‌توانیم هزینه‌های لجستیکی خود را از نظر مالی و زمانی بهبود ببخشیم و به ایجاد یک مسیر اقتصادی سریع‌تر و کوتاه‌تر بین دو منطقه کمک کنیم.

علاوه بر این افزایش تنش‌ها بین روسیه و اوکراین و تشدید تحریم‌های غرب علیه روسیه موجب توقف چند کریدور متصل به این کشور شده است و این فرصتی برای ایران است که سهم خود از ترانزیت کالا از مبدأ و به مقصد روسیه را افزایش دهد.

وزیر حمل‌ونقل روسیه نیز در دیدار با رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد که کشورش به جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یک کانون تجاری و ترانزیتی در منطقه نگاه می‌کند.

همچنین الکساندر نواک معاون نخست‌وزیر روسیه در نشست خردامه‌ها هیئت عالی‌رتبه اقتصادی ایران و روسیه گفت: کارشناسان روسیه برای بازدید از ظرفیت‌های بندری ایران دیدار می‌کنند، او تاکید کرد در شرایط فعلی این همکاری‌ها بسیار مهم است و صادرات دوجانبه و ترانزیت کالا از خلیج‌فارس به روسیه را تضمین کند.

**مذاکرات بود و وارد شدن چین به مسیرهای ترانزیتی ایران**
هفته گذشته بود که شهریار افندی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد درحال حاضر روسیه، چین، هند و کشورهای آسیای میانه مشتری جدید ترانزیت کالا از مسیر ایران هستند، با پیشنهاداتی که شده انتظار داریم چین هم مانند روسیه وارد مسیرهای ایران شود. افندی‌زاده گفت: برای حل مشکلات لجستیکی، بحث سرمایه‌گذاری چین در بنادر شمالی و بندر چابهار مطرح است، از طرف ایران به چین پیشنهاد شده که در بنادر شمالی ایران سرمایه‌گذاری کنند تا کالا را از دریای خزر به بنادر شمال مانند بندر انزلی بیاورند و امکان دپو کالا در این بنادر فراهم شود و از آنجا کالا به شبکه‌های ترانزیتی مانند کریدور شمال-جنوب وصل و کالا منتقل شود.

چنانکه ساسفر چین در ایران نیز با بیان اینکه سرمایه‌گذاران و تجار چینی با مزیت‌های بنادر انزلی و کاسپین و مناطق آزاد انزلی آشنا نیستند گفت: باید تبلیغات، تبیین و آگاه‌سازی بیشتری انجام شود و فرصت‌های منطقه آزاد انزلی برای سرمایه‌گذاران چینی و سایر کشورها تشریح شود.

او به تجار و بازرگانان ایرانی پیشنهاد کرد کالاهای کانال‌های ترانزیتی ایران را در نمایشگاه‌هایی که در چین برگزار می‌شود معرفی کنند تا چینی‌ها آشنایی بیشتری با کانال‌های ترانزیتی داشته باشند.

**مزایای توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور**

ترانزیت یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های توسعه اقتصادی و ایجاد فرصت‌های شغلی است که این ظرفیت به از اختیار ایران قرار دارد، در گزارش جلسه کارگروه ترانزیت کشور هم باید عنوان شد که ظرفیت ترانزیتی کشور قابلیت درآمد ۲۰ میلیارد دلار در سال و ایجاد یک میلیون فرصت شغلی دارد.

ترانزیت کالا از مسیرهای ایران موجب افزایش روابط تجاری و سیاسی با کشورهای منطقه و جهان و نیز افزایش وابستگی آن‌ها به مسیرهای ترانزیتی ایران می‌شود، به تبع آن جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی ایران و قدرت چانه‌زنی آن در مرادوات اقتصادی و سیاسی نیز ارتقا پیدا می‌کند. علاوه بر این منافع دیگر کشورها به امنیت ایران گره می‌خورد و به این ترتیب امنیت کشور نیز تقویت می‌شود بنابراین این یک فرصت استثنایی برای ایران است که مسئولان این حوزه باید برای سرعت بخشیدن به رشد و توسعه اقتصادی کشور و بهبود روابط اقتصادی با دیگر کشورها از آن آفاده کنند.