

توسعه بندر چابهار برای توسعه تجارت بین‌المللی

ایران حیاتی است

تحریم‌های آمریکا محرک تاخیر در توسعه بندر چابهار

آیا توافق ایران و هند باعث توسعه بندر چابهار می‌شود؟

سید گروه اقتصاد بین‌الملل – امید شکری – بندر چابهار در ساحل شمالی دریای عمان و در امتداد تنگه هرمز، ایران را به آب‌های بین‌المللی وصل می‌کند و باعث افزایش تجارت خارجی کشور می‌شود. این کشور به رغم داشتن موقعیتی استراتژیک برای ایفای نقش مهم در پروژه‌های ترانزیتی، تاکنون شاهد حضور موثر شرکت‌های دولتی و خصوصی خارجی در بخش زیرساخت‌های ارتباطی نبوده است. توسعه بندر چابهار ایران برای توسعه تجارت بین‌المللی ایران حیاتی است. این بندر پتانسیل بالایی به عنوان مرکز ترانزیت و تجارت دارد.

ایران و هند قرارداد ۱۰ ساله‌ای را برای تجهیز و بهره‌برداری از بندر شهید بهشتی چابهار امضا کردند. این بندر برای هند اهمیت استراتژیک زیادی دارد. این بندر نه تنها به هند امکان دسترسی به افغانستان و مناطق دیگری از آسیا و قفقاز را می‌بخشد، بلکه به عنوان نقطه اتصال به اروپا نیز مورد توجه است.

شهریور سال گذشته اعلام شد که کم کاری ایران در امضای یک توافق ۱۰ ساله با هند و اختلافات بین دو کشور در مورد تعیین یک حکم بین‌المللی، باعث شد که هندی‌ها این بندر را از دست بدهند. در سال‌های گذشته یکی از موضوعات مورد نظر هندی‌ها در عدم انعقاد قرارداد ۱۰ ساله برای توسعه بندر چابهار این بود که بندهایی از قرارداد اصلاح شود و یک کشور ثالث در دادگاه بین‌المللی حق داری داشته باشد.

تا سال گذشته ایران سه بار از هندی‌ها برای انعقاد قرارداد دعوت کرده بود که دو بار از آن‌ها به‌دلالی نامعلوم از سوی هندی‌ها رد شد و در نهایت این هفته این قرارداد ۱۰ ساله، بین دو کشور منعقد شد. باید در نظر داشت که درحال‌حاضر حداکثر از ۳۰ درصد ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار استفاده می‌شود.

معاون دریایی بنادر و دریانوردی هرزگان خبرداد

آغاز به کار مرکز ترافیک دریایی بندر بونجی جاسک

سید معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرزگان گفت: مرکز کنترل ترافیک دریایی سواحل مکران با نام ایستگاه مکران کنترل در روستای روستای بونجی شهرستان جاسک عملیاتی شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اسماعیل مکی‌زاده به تسنیم اظهار داشت: یکی از اهداف سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به نقش حاکمیتی خود در راستای توسعه دریامحور و با در نظر گرفتن ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی است.

وی، هدف از راه‌اندازی این ایستگاه را توجه به سیاست‌های توسعه سواحل مکران، افزایش مرکز هماهنگی فرعی جستجو و نجات دریایی در سواحل مکران، پشتیبانی و انجام عملیات دریایی پایانه‌های نفتی کوه مبارک، پایش ایمنی آبراه و نظارت بر تردد کشتیرانی در محدوده آن سواحل عنوان کرد.

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرزگان ادامه داد: به همین منظور در راستای ارتقا ایمنی تردد دریانوردی، افزایش پوشش رادیویی باند VHF، نظارت بهینه بر کنترل و ترافیک دریایی سواحل مکران (SPM) کوه مبارک و بندر بونجی) و خدمات به موقع جستجو و نجات دریایی در شرایط اضطرار دریایی مرکز کنترل و ترافیک دریایی مکران با تأمین تجهیزات مخابراتی و نیروی انسانی متخصص با همت اداره کل بنادر و دریانوردی استان به بهره برداری رسیده است. سواحل مکران خارج از تنگه هرمز به سمت دریاهای آزاد بوده و توسعه این سواحل از لحاظ امنیتی و اقتصادی کمک شایانی به توسعه پایدار کشور، اقتصاد دریامحور، اشتغالزایی و رونق منطقه می‌کند.

ایستگاه مکران کنترل ۲۵ اردی بهشت ۱۴۰۳ راه‌اندازی شده و دارای چهار نفر نیروی کنترل و ترافیک دریایی است. دریانوردان می‌توانند بر روی کانال ۰۸ باند VHF دریایی با مرکز رادیویی یاد شده ارتباطات رادیویی داشته باشند. اولین امداد و نجات یک فروند قایق صیادی مضطر ۲۷ اردیبهشت‌ماه سال جاری با نجات سه سرنشین در ۴۰ مایلی بندر مکران (بونجی کوه مبارک) توسط این مرکز مدیریت شد.

رقابت هند و چین در زیرساخت‌ار تباطی در منطقه

بندرهای چابهار و گوادر پاکستان، هر دو به اقیانوس هند متصل هستند و می‌توانند به تجارت کشورهای آسیای میانه کمک کنند، که این باعث رقابت بین چین و هند شده است. با وجود اهمیت بنیادین اقتصادی این دو بندر، تفاوت‌های بزرگی در توسعه آن‌ها وجود دارد. چین به میزان قابل توجهی برای توسعه گوادر سرمایه‌گذاری کرده است.

چین متعهد به سرمایه‌گذاری ۶۲ میلیارد دلاری در گوادر است و تاکنون ۱۴ میلیارد دلار از این مبلغ را سرمایه‌گذاری کرده است. همچنین، تفاوت‌های زیادی در ظرفیت پیش‌بینی‌شده این دو بندر وجود دارد، ظرفیت سالانه بارگیری بار گوادر ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تن است که در مقایسه با ظرفیت ۱۰ تا ۱۲ میلیون تنی بندر چابهار بسیار بیشتر است.

گوادر به اقتصادی به بزرگی حدود ۲۰ تریلیون دلار متصل است، در حالی که چابهار به اقتصادی به ارزش ۸ تریلیون دلار متصل خواهد بود. در همین حال بندر گوادر، تحت حمایت چین و به عنوان بخشی از طرح راهبردی راه ابریشم چین، با چالش‌های مربوط به شفافیت مالی، کنترل سرزمینی و خطرات امنیتی مانند شورش در ایالت بلوچستان پاکستان مواجه است.

قرار است بندر گوادر که در جنوب‌غربی پاکستان واقع شده‌است، از طریق ساخت شبکه سه‌هزارکیلومتری جاده، راه‌آهن و خطوط لوله به منطقه سین‌کیانگ در شمال‌غربی چین متصل شود.

توضیح تصویر، ایران و هند یک قرارداد ده ساله برای تجهیز و بهره‌برداری از پایانه‌های کانیتیری در کالاهای عمومی بندر شهید بهشتی چابهار امضا کردند



منافع بلندمدت هند در سرمایه‌گذاری در چابهار

بندر چابهار به هند برای دور زدن بندر کراچی پاکستان، یک مسیر مهم به افغانستان و فراتر از آن ارائه می‌دهد.

هدف اصلی هند از طریق سرمایه‌گذاری در چابهار، تقویت ارتباطات منطقه‌ای و مسیرهای تجاری، به ویژه با کشورهای محصور در خشکی مانند افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی است، در نتیجه هند می‌خواهد وابستگی به مسیرهای تجاری موجود را کاهش داده و با طرح کمربند و جاده چین مقابله کند.

همکاری ایران با هند در توسعه بندر چابهار به عنوان یک هاب ترانزیتی تحت کربودر حمل‌ونقل بین‌المللی، کردیدور شمال –جنوب نشان‌دهنده علاقه ایران به استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی برای ارتقای ارتباط و مسیرهای تجاری، به‌ویژه با کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان است.

چابهار به عنوان مرکز ترانزیتی مهمی برای تجارت با افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی عمل می‌کند و فرصت‌ها برای سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی را برای ایران افزایش می‌دهد. این بندر همچنین می‌تواند نفوذ استراتژیک ایران را در منطقه اقیانوس هند تقویت کرده و موقعیت ژئوپلیتیکی آن را بهبود بخشد.

علاوه بر این، تقویت زیرساخت‌ها و عملیات عمرانی در بندر چابهار می‌تواند به ایران کمک کند تا در روابط پیچیده‌اش با چین و هند تعاملات موفقیت‌آمیزتری را تحقق ببخشد. هر دو کشور در رقابت برای تأثیرگذاری در منطقه هستند. بنابراین قابلیت ایران برای بهره‌برداری از موقعیت استراتژیک بندر می‌تواند به عنوان یک ابزار دیپلماتیک عمل کند و به تحقق رویکردهای متوازن و دقیقتر در روابط خارجی کمک کند.

نقش تحریم‌های آمریکادر تاخیر طرح توسعه بندر چابهار

پس از خروج آمریکا از برجام شرایط برای سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت و اقتصاد ایران سخت‌تر از گذشته شد. با وجود اعمال تحریم‌های زیاد علیه هدف اصلی هند از چابهار از تحریم‌های فوق معاف شد. هم چنین پروژه راه آهن بندر چابهار به دلیل اینکه این پروژه پس از تکمیل مورد استفاده افغانستان قرار خواهد گرفت از تحریم‌ها معاف شد. با این وجود عدم در اولویت بودن طرح توسعه بندر چابهار باعث شد تا طرح توسعه با تاخیر طولانی مدت روبرو شود.

ساعاتی پس از امضای توافق ایران و هند، آمریکا هشدار داد که هر کشوری که به معامله تجاری با ایران بپیوندد «باید از خطرات بالقوه آن آگاه باشد». اما سوبرامانیام جایشانکار، وزیر امور خارجه هند از امضای این قرارداد با ایران دفاع کرد و از آمریکا خواست که در مورد توافق بندر شهید بهشتی چابهار با ایران «نگاه بسته» نداشته باشد.

همکاری با هند برای مدیریت و عملیات این بندر به ایران کمک می‌کند تا بتواند پتانسیل اقتصادی بندر چابهار را به حداکثر برساند. در سال‌های اخیر میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی ایران نسبت به توانمندی‌های آن بسیار کم بوده است.

تحقق این اهداف بستگی به چندین عامل اساسی دارد. ثبات سیاسی، اقتصادی و امنیتی از اهمیت بالایی برخوردار است، چون ناامنی و بی ثباتی سیاسی و تداوم سیاست خارجی تنش‌زا در کنار تداوم تحریم‌ها باعث ایجاد وقفه و اختلال در برنامه‌های توسعه‌ای بلندمدت می‌شود. به علاوه، دینامیک‌های امنیتی منطقه، شامل روابط متشنج با کشورهای همسایه و درگیری‌های مداوم، چالش‌های قابل توجهی را برای پایداری و قابلیت عملیاتی بندر چابهار ایجاد می‌کند.

مدیر جذب سرمایه‌گذاری و بازاریابی سازمان منطقه آزاد قشم

تمرکز تقاضاهای سرمایه‌گذاری در جزیره جهانی قشم بر دریامحور



سید مدیر جذب سرمایه‌گذاری و بازاریابی سازمان منطقه آزاد قشم گفت: نقش صنایع دریامحور جزیره جهانی قشم در میان انواع فعالیت‌های سرمایه‌گذاری این منطقه آزاد، پررنگ و قابل توجه است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید مسعود آل عبایی گفت: نقش صنایع دریامحور جزیره جهانی قشم در میان انواع فعالیت‌های سرمایه‌گذاری این منطقه آزاد، پررنگ و قابل توجه است. به گزارش اقتصاد سراسرآمد از روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد قشم، سید مسعود

آل عبایی با بیان این مطلب اظهار کرد: گردشگری، صنایع شیلاتی، نفت و انرژی، صادرات و واردات، بندر و همچنین ساخت و سازهای عمرانی، شاخه‌های اصلی سرمایه‌گذاری در قشم هستند و در این میان سهم سرمایه‌گذاری فعالیت‌های دریامحور قشم پررنگ است.

مدیر جذب سرمایه‌گذاری و بازاریابی سازمان منطقه آزاد قشم ادامه داد: با توجه به موقعیت شاخه‌های سرمایه‌گذاری اعلام‌شده، به جرات می‌توان اعلام کرد که بیس اصلی تقاضاهای سرمایه‌گذاری در جزیره جهانی قشم بر محور فعالیت‌های دریامحور متمرکز شده است. به گفته مدیر جذب سرمایه‌گذاری و بازاریابی سازمان منطقه آزاد قشم، درحال حاضر از ۱۳۶ بسته سرمایه‌گذاری موجود در سایت سازمان منطقه آزاد قشم، ۱۰ مورد آن به طور تخصصی در حوزه فعالیت‌های دریامحور طراحی شده است.

مدیر جذب سرمایه‌گذاری و بازاریابی سازمان منطقه آزاد قشم با اعلام اینکه سال گذشته یک هزار و ۶۷ تقاضای سرمایه‌گذاری به ارزش حدود ۳۰همت و ۵۱۲ میلیون یورو در این جزیره داشته‌ایم، ادامه داد: از این میزان ارزش، ۲۷ همت و ۱۰۰ میلیون یورو آن محقق‌شده است. آل عبایی اعلام اینکه سال گذشته در این جزیره ۹۲۲مورد صدور مجوز صادر شده است، افزود: آمار تمدید مجوز سال ۱۴۰۲ در منطقه آزاد قشم به دو هزار و ۳۳۷مورد رسید که ۱۷۲ مورد از صدور و تمدید مجوزها به حوزه فعالیت‌های دریامحور اختصاص داشت. جزیره قشم به عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس با داشتن ظرفیت‌های کلان سرمایه‌گذاری در جنوب ایران قرار دارد.

به رشد و کاهش زمان معطلی در بنادر، رضایت بخش است. وی ادامه داد: هنوز تا رسیدن به وضعیت مطلوب باید اقداماتی مدنظر قرار گیرد.

همچنین خسرو سربایی؛ مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقات‌ها سازمان بنادر و دریانوردی ضمن خرسندی از آمار قابل توجه مسیر و فزاینده بارهای ترانزیتی روسیه از قلمرو ایران از طریق راه آهن و بنادر، بیان کرد: حاکمیت تفکر لجستیکی، شناخت مولفه‌ها و گلوگاه‌ها، مانع برای روانسازی ترانزیت و تسریع عملیات حمل، تخلیه و بارگیری در بنادر، هماهنگی روبه‌های گمرکی و هماهنگی در صدور و پذیرش اسناد حمل و نقل، عامل مهمی برای کاهش زمان سیر و انتقال از بنادر به شمار می‌رود و آمادگی کامل از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در این راستا، وجود دارد.



دوشنبه ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۳ - سال هشتم - شماره ۱۹۲۲

دریای پایه

بنادر

بررسی مشکلات و موانع تجاری فعالان اقتصادی و ذینفعان بندری در بندر چابهار

در جلسه‌ای با حضور فعالین اقتصادی و ذینفعان بندری، موانع و مشکلات فعالیت های تجاری و بازرگانی بندر چابهار بررسی شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در جلسه‌ای با حضور مدیران بخش‌های دولتی، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و داخلی، صاحبان کالا و فعالین اقتصادی و شرکت‌های فعال راهبردی پایانه های اصلی بنادر شهید بهشتی و شهید کلاتری برگزار شد؛ موانع و مشکلات فعالیت‌های تجاری و بازرگانی بندر چابهار مورد بررسی قرار گرفت.

افزایش سرویس‌های حمل و نقل دریایی و تأمین کانتینر مورد نیاز صاحبان کالا و افزایش مبادی و مقاصد دریایی جهت نقل و انتقال کالا به بندر چابهار، سرعت در انجام خدمات و تشریفات ورود و خروج کالا، امکان بررسی ایجاد تنوع در رویه‌های گمرکی و گروه‌های کالایی، رفع مشکلات در فرآیند ارائه خدمات توسط تجهیزات تخلیه و بارگیری و مشکلات صاحبان کالا مربوط به بیمه آتش سوزی کالا در بنادر از موارد مهم مطرح‌ه این جلسه بود. در ادامه راهکارهای رفع موانع توسط مدیران مربوطه و با حضور فعالین بخش خصوصی ارائه و تصمیمات لازم اتخاذ شد. پیگیری دقیق رفع مشکلات تا حصول نتیجه مطلوب از دیگر تصمیمات جلسه امروز بود.

جمع‌آوری و مهار آلودگی نفتی در سواحل چابهار

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: آلودگی نفتی، بدون منشأ مشخص در دریا و سواحل چابهار، با اقدام به موقع تیم مقابله با آلودگی، مهار و جمع‌آوری شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیداحمد هاشمی در این باره توضیح داد: پس از کشف آلودگی نفتی در سواحل چابهار، به فوریت، چهار تیم مقابله با آلودگی و پاکسازی دریا به محل آلوده اعزام شد. وی با بیان اینکه منشأ دقیق این آلودگی در دست بررسی است، افزود: عملیات مهار و پاکسازی آلودگی نفتی در چابهار، با تلاش ۷۲ ساعته و بی‌وقفه تیم‌های مقابله با آلودگی به سرانجام رسید.

کمک به توسعه تولید ادوات آبی‌ری پروری، توسط قرارگاه اقتصادی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروها

معاون وزیر و رییس سازمان شیلات ایران در کارگروه اقتصاد دریا محور و جدا با موضوع شیلات، آبی‌ری پروری و صید فراسرزمنی که با حضور رییس قرارگاه اقتصادی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، سازمان‌ها، هلدینگ‌ها، شرکت‌های تابعه و تنی چند از معاونان و مدیران سازمان برگزار شد، به لزوم تشکیل کارگروهی مشترک در راستای پیشبرد امور تأکید کرد.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، سید حسین حسینی در این جلسه با توجه به اهمیت حوزه شیلات در تأمین امنیت غذایی، به وجود ظرفیت‌های بسیار خوبی در این حوزه، برای اجرای سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در توسعه دریا محور اشاره شد.

با توجه به اقدامات بسیار خوبی که در حوزه بازار و مصرف آبی‌زیان به عنوان غذای سلامتی، توسط سازمان شیلات به انجام رسیده، امکان عرضه آبی‌زیان برای پرسنل و خانواده‌های ارگان‌های نظامی و سایر دستگاه‌ها فراهم است.

سازمان شیلات ایران در این جلسه اظهار آمادگی کرد که جهت افزایش سرمایه‌گذاری در حوزه پرورش ماهی در قفس و پرورش میگو، آماده انتقال دانش فنی و تجارب سازمانی به سایر ارگان‌هاست.

سید حسین حسینی به وجود ۹۶ هزار تنی ماهی یولفین و کبدر در سید صید کشور اشاره کرد و افزود: این آبی‌زیان آساده ورود به سفره‌ها، برای جایگزینی با سایر پروتئین‌های مصرفی مردم است. تشکّل ها و اتحادیه‌ها همچنین آماده ایجاد بازارچه‌های عرضه مستقیم آبی‌زیان در نقاط مختلف بوده و امکان پرورش ماهیان گرم‌آبی و نظارت بر تولید در اماکن مدنظر سازمان‌ها، توسط اتحادیه تکثیر و پرورش ماهیان گرم‌آبی وجود دارد.

با توجه به اثرات مثبت تکنولوژی نانو حباب نیاز است، برای ساخت انبوه این دستگاه‌ها در مزارع آبی‌ری پروری کمک‌های فنی و اعتباری صورت گیرد. در این جلسه، سه محور همکاری در حوزه‌های تجهیز بنادر برای اتصال به زنجیره تولید، اختصاص مشوق‌های لازم برای صید فراساحل و تکمیل کمیته‌ای برای زمینه‌های مشترک همکاری مورد تأکید قرار گرفت. همچنین آمادگی برای ایجاد زیرساخت‌ها، ساخت کشتی‌های پشتیبان و کمک به توسعه آبی‌ری پروری در کشور توسط قرارگاه اقتصادی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح اعلام شد.

گفتنی است برای پیشبرد اهداف جلسه مذکور و گسترش همکاری‌ها دکتر مهدی شکوری معاون توسعه آبی‌ری پروری، به عنوان نماینده تام‌الاختیار سازمان شیلات ایران، عهده‌دار تشکیل کارگروه و سایر زمینه‌های همکاری شد.

خبر

رشد حمل بارهای ترانزیتی روسیه از ایران به سایر کشورها

سید در دیدار مدیرعامل و نمایندگان شرکت راه‌آهن لجستیک روسیه (RZD) با مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقات‌ها سازمان بنادر و دریانوردی، رشد حمل بارهای ترانزیتی روسیه از قلمرو ایران به صورت چند وجهی، رضایت بخش اعلام شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در این ملاقات مدیرعامل راه‌آهن لجستیک روسیه به آمار حمل بارهای ترانزیتی روسیه از قلمرو ایران به صورت چند وجهی از طریق راه آهن و بنادر جنوبی کشور طی سال‌های ۲۰۲۲، ۲۰۲۳ و سه ماهه اول ۲۰۲۴، اشاره کرد و اظهار داشت: روند رو

