



۲ دانش دریا

سختگیر **گروه ترانزیت** - رقابت کریدورهای حمل و نقلی در اطراف کشور شدت فزاینده‌ای یافته است تا حدی که می‌شود آن را نوعی «نبرد کریدوری» تعریف کرد چراکه توفیتی هر کدام از این کریدورها به معنای حذف یا ایتر ماندن دیگری است. در این میان کریدورهای ایرانی علی‌رغم برتری جغرافیایی واضح و بی‌چون و چرا، به سبب فقدان زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مناسب و فشارهای سیاسی از سوی غرب در حال از دست دادن برتری خود نسبت به دیگر کریدورها هستند. کشورهای رقیب از عراق گرفته ترکیه و پاکستان و... با جذب سرمایه‌گذاری‌های هنگفت خارجی سعی بر این دارند که سهم هرچه بیشتری از یک ترانزیتی منطقه را کسب کنند و دیگران را تا حد امکان ناکام بگذارند. در این فضای دشوار اکنون سؤال این است که برای نجات کریدورهای ایرانی چه باید کرد و در این میان نقش بندر چابهار به‌عنوان نقطه قوت کریدورهای کشور به نسبت دیگر کشورها چیست؟ این‌ها مسائلی است که «مانا» با علیرضا چشم‌جهان یکی از کارشناسان خبره و شناخته شده حوزه حمل و نقل ایران مطرح کرده که ماحصل آن را در ذیل می‌خوانید:

در وضعیت کنونی، موقعیت کریدوری ایران را در قبال کریدورهای جدیدی که در منطقه در حال احداث هستند چگونه ارزیابی می‌کنید؟
ایران از لحاظ موقعیت و محل جغرافیایی بسیار منحصربه‌فرد است و می‌تواند نقشی محوری در مبادلات بین‌المللی و دریافت و ارسال بارهای صادراتی و وارداتی ایفا کند. در حوزه بنادر نیز کشور دارای ظرفیت قابل توجهی است، بنادر ما در نقاط مختلف نوار ساحلی شمال، هم ظرفیت عملیاتی شده دارند و هم ظرفیت‌های خالی قابل استفاده‌ای مجموعاً در حدود ۲۷۰ میلیون تُن را دارا هستند. به علاوه دارای شبکه‌های بسیار گسترده متصل به بنادر در شمال و جنوب و شرق به غرب هستیم که در کنار شبکه ریلی بسیار بزرگ در کشور -گرچه به گستردگی شبکه جاده‌ای، شمال به جنوب را به یکدیگر متصل نکرده است-، اما به شکل بسیار وسیعی در حال فعالیت است. موضوع دیگر، موضوع سوخت است که در کشور ما به نسبت سایر کشورها قیمت سوخت بسیار پایین است. علاوه بر این‌ها جمعیت کشور به نسبت دیگر کشورها جوان و پویا است که می‌توانند در حوزه بنادر و دریا و ریل و جاده به ما بپیوندند. همه این‌ها مجموعه پتانسیل‌هایی است که در ایران ما وجود دارد و با توجه به این ظرفیت‌ها انتظار می‌رود آمار عملکردی قابل توجهی از خود نشان دهیم و امتیاز بسیار مطلوبی را در حوزه حمل و نقل و ترانزیت کالا کسب کنیم. اما واقعیتی که همواره بایستی به آن توجه کرد این است که صرف داشتن زیرساخت‌ها، تجهیزات، جمعیت، جاده، ریل و موقعیت جغرافیایی نمی‌تواند به‌عنوان تنها عوامل بدل شدن به قطب ترانزیتی کالا و ایفای نقش محوری در مبادلات تجاری بین‌المللی باشد. ملزومات دیگری نیز وجود دارد تا بشود در زمینه هزینه، سرعت و ایمنی نیازمندی‌های مشتریان را پیدا و رفع کرد. با توجه به اتفاقات اخیر به‌ویژه بحران اوکراین که در آغاز تقاضای بسیاری گسترده‌ای برای حمل بارهای دریافتی به سمت روسیه را از مسیر کریدوهای عبوری از ایران به وجود آورد که قبلاً از مسیرهای دیگری به سمت روسیه حمل می‌شد، ولی متأسفانه نظام حمل و نقلی ما به دایلی موفق نشد انتظار روسیه را در مسیر کریدوری شمال-جنوب برآورده کند. یکی از این دلایل موضوع هزینه‌هاست؛ به عبارتی روس‌ها اگر بخواهند ای دستگاه کاننیز را از مسیر ایران عبور دهند از مسیری که از طریق سواحل غربی هند به بندر ساوستوپل امتداد دارد باید ۳۰۰ تا ۵۰۰ دلار بیشتر هزینه کنند. به همین خاطر می‌توان گفت یکی از عوامل عدم توفیق در بهره‌گیری حداکثری از کریدورهای عبوری از ایران همین قیمت بالاتر آن‌ها نسبت به دیگر کریدورهاست. هر چند مدت زمان عبور کالا از ایران به مراتب کمتر و امنیت آن نیز بیشتر است. مسئله بعدی در بنادر جنوبی است، در حال‌حاضر زمان تخلیه کشتی و بارگیری مجدد برای حمل زمینی به نسبت زیاد است و بار به اصطلاح معطل می‌ماند. علت تأخیر در تخلیه بار تلقیف مجموعه اتفاقاتی است که از پس کرانه، تجهیزات بندری و جاده و ریل و... آغاز می‌شود و گاهی با نبود بار بر کشتی تخلیه و بارگیری را با تأخیر مضاعف مواجه می‌کند. اقداماتی در این خصوص و در جهت بهبود وضعیت لازم است که انجام‌شود که نیازمند عزم جمعی است و کل فرایند را بایستی با یک تدبیر اساسی و برنامه زمان‌بندی شده متحول ساخت و پیش‌برد. در بنادر با تعامل بین خود بنادر، خطوط کشتیرانی و فرورادرهای بین‌المللی به‌عنوان اصلی ترین مجموعه‌های دریایی روبه‌رو هستیم که در کنار این‌ها هم‌گرمک و سایر مجموعه‌های ریلی و جاده‌ای نیز حضور دارند؛ بنابراین در راستای تسریع در پهلودهی و جداسازی بار و محموله باید عملکرد مشترک کشتیرانی‌ها و مسئولان بنادر مورد توجه قرار گیرد و تمامی تمهیدات در خصوص تخلیه و بارگیری تسهیل‌شود با یک تدبیر و هماهنگی انجام شود تا از مواجهه با مشکلات ترافیک اجتناب شده و ضمن کاهش هزینه‌ها، «ترانزیت‌تایم» به کمترین حالت خود برسد. در این صورت است که قادر خواهیم بود امتیازات ترانزیتی خود را حفظ کنیم.

علاوه بر این مسائل که تاحدی با هماهنگی کشتیرانی و بنادر می‌تواند به کمترین حد خود برسد، موضوع گرمک و سازمان‌ها و دوائر مختلف از جمله پلیس امنیت اقتصادی، استاندارد و دیگر مجموعه‌های نظارتی که درخصوص آزادسازی بار به‌ویژه بار ترانزیتی نقش دارند نیز بسیار مهم است؛ ما اگر می‌خواهیم به اهداف راهبردی توسعه دریامحور دست پیدا کنیم باید فاصله زیادی که بین ارگان‌های تأثیرگذار وجود دارد برداشته شود. در این راستا عزم واحدی از سوی تمامی سازمان‌های ذی‌ربط نه صرفاً به صورت مستقل و مجزا، وجود دارد تا بتوان فرایند زمان‌بسر و پُر هزینه تعیین ماهیت کالای ترانزیتی در گرمکات و سایر مسائل مربوط به ترانزیت را به بهترین شکل ممکن سامان‌دهی کرد و به صورت یکپارچه پیش برد. مهم‌ترین اصلی که در این میان می‌تواند به هدف ما در پیشبرد وضعیت و موقعیت ترانزیتی کشور کمک کند نگاه کلان شسرت‌ها به سمت منافع ترانزیتی در قالب «هزینه-فایده» است و نه «هزینه-سود».

ترانزیت در واقع تمام کار ما نیست بلکه بخشی از کار ما است، اما به این خاطر که جایگاه راهبردی کشور را تقویت می‌کند و امنیت ما را به امنیت کشورهای اطراف گرم می‌زند بسیار موضوع با اهمیت است؛ بنابراین اگر به موضوع با دید همه‌جانبه و کلان نگاه شود و صرفاً توجه ما به سمت درسد سود نباشد می‌توانیم به آینده ترانزیت امیدوار باشیم. همچنین بایستی همواره هدف را نهاده‌سازی مسیر ترانزیتی ایران در منطقه و به صورت بین‌المللی قرار دهیم.

تحریم‌ها در تبدیل شدن ایران به قطب ترانزیتی نقش نهی را ایفا می‌کنند؟
نمی‌توان تمامی علل عدم توفیقات را به تحریم‌ها گره زد

نمی‌توان موضوع تحریم را بی اهمیت دانست، اما نمی‌توان تمامی علل عدم توفیقات را به تحریم‌ها گره زد. نمونه روشنی که در این میان وجود دارد کشور روسیه است که در حال‌حاضر تحریم‌هایی علیه آن وجود دارد و به مراتب از



کشور ما بیشتر است، اما به لحاظ اقتصادی در وضعیت نسبتاً مناسبی است. ما نیز باید از این موقعیت استفاده کنیم و با کشورهای همسو و نه مطلقاً مشترک‌المنافع از ظرفیت‌های ایجاد شده در فضا‌های مختلفی همچون «اجلاس همکاری‌های شانگهای» و «بریکس» استفاده کنیم. در بسیاری از کشورها به‌ویژه روسیه منافع اقتصادی و سرعت عمل در رساندن کالا از اهمیت ویژه‌ای برای گیرندگان کالا برخوردار است و همواره باید به این موضوع توجه کنیم که با سرعت و هزینه خود را مناسب با حجم بار تعیین کنیم یا با جایگزینی مسیرهای حتی طولانی‌تر از مسیرهای ما کنار بیاییم. در حال‌حاضر خط «فسکو» از هند به روسیه در مدت زمان ۲۵ روز بار را از هند به روسیه جابه‌جا می‌کند در حالی که ما در مدت زمان حداقل ۲۸ روز و با هزینه حمل ۳۰۰-۵۰۰ دلار بیشتر همان بار را از طریق کریدور شمال -جنوب عبور می‌دهیم.

ابلاغیه توسعه دریامحور راهبرد و تکیه‌گاه اقتصادی کشور را بر شانه دریا می‌گذارد که ترانزیت کالایکی از بخش‌های درآمدزای آن است، بر این اساس و با این توصیفات چقدر می‌شود در کوتاه‌مدت به دستیابی اهداف این ابلاغیه امیدوار بود؟

همان‌طور که پیش از این اشاره شد «فایده‌محوری» باید دست‌کم تا زمان دستیابی به اهداف بلندمدت جایگزین «سودمحوری» صرف شود. نمونه ملموسی که در این خصوص وجود دارد کشتیرانی روسیه است که علی‌رغم حضور در سازمان بورس این کشور که طبیعتاً آن را به شرکتی هزینه‌سود محور تبدیل می‌کند، اما به سبب اولویت یافتن مصالح ملی برای یک سری از مسیرها قیمت‌های دستوری اعمال می‌کنند تا آن مسیر در میان و طولانی‌مدت به عنوان مسیر باز تعریف شود و در نهایت به سوددهی برسند. اما متأسفانه ما در ایران هنوز به آن میزان از شجاعت نرسیده‌ایم که منافع کوتاه‌مدت را برای دستیابی به منافع بلندمدت، پایدارتر و ملی دست‌کم برای مدتی نادیده بگیریم. ما بایستی به نقطه‌ای برسیم که بتوانیم شجاعانه به سهامداران اذعان کنیم که برای پیشرفت و تعالی در آینده حاضر هستیم با قیمت ارزان‌تر و پایین‌تر در مسیری که آینده ترانزیتی کشور را تضمین می‌کند کار کنیم. از این رو با توجه به ابلاغیه توسعه دریامحور از سوسی مقام معظم رهبری باید به دنبال راهکاری بود که بتوان با سرعت بیشتری به اهداف این ابلاغیه دست یافت که آن هم با تغییر رویکرد از «هزینه‌سود» به «هزینه‌فایده» قابل تحقق است.

اگر ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های رها شده کریدورها در ایران مورد توجه قرار گیرند چه مزایایی می‌توانند برای کشور به دنبال داشته باشند؟

هر یک از کاننیزرهایی که در نظام حمل و نقل جاده‌ای کشور جابه‌جا می‌شوند نیازمند یک راننده کامیون، کمک‌راننده، تعمیر گاه، مسافر خانه، رستوران بین‌راهی و انواع دیگری از خدمات است که اگر مداومت داشته باشد همه این‌ها می‌توانند به طور مستقیم دو و نیم شغل به ازاء هر کاننیزر برای کشور ایجاد کنند. این‌ها می‌شغل می‌تواند برای آن دسته از جوانانی که جویای کار و دارای مهارت هستند بسیار مفید باشد. از این رهگذار و با کاهش تعداد بیکاران، امنیت بلندمدت کشور نیز افزایش می‌یابد. گفته می‌شود امسال در کشور بین ۱۸ تا ۱۹ میلیون تن کالا به صورت کالای ترانزیت جابه‌جا می‌شود در حالی‌که کشور ترکیه بیش از ۵۰ میلیون تُن در سال ترانزیت انجام می‌دهد. شاخص ترانزیت (LPI) شامل دو بخش واردات و صادرات است. ما در بخش واردات حجم عظیمی را وارد حلقه‌های حمل و نقلی خود کرده‌ایم، اما در بخش صادرات یا خروجی به شکل نسبتاً پایین‌تری عمل کرده‌ایم. در این بخش نیازمند شجاعت‌های زیاد از سمت بسیاری از اشخاص حقیقی و حقوقی و بنگاه‌ها هستیم و باید تأکید شود که بسیاری از تصمیمات به صورت هزینه‌فایده هستند و از روز اول نباید به دنبال سود بود. با توجه به اینکه در حال حاضر در عرصه نبرد کریدورها در دور تا دور کشور قرار داریم و در بازاری با رقبای منطقه‌ای از جمله چین و روسیه قرار گرفته‌یم، روس‌ها در حال‌حاضر از هند به روسیه خط کریدوری راه‌اندازی کرده‌اند. عراق نیز پروژه کریدور حمل و نقلی فاو به نام «طریق التمیمه» (جاده توسعه) را که قرار است از طریق خلیج فارس خدمات ترانزیتی آسیا به اروپا را انجام دهد در دست احداث دارد، به‌علاوه حمایت هند از کریدور «آی‌مکه» در جنوب میان هند و اروپا را شاهد هستیم که از کشورهای امارات، عربستان، اردن، رژیم صهیونیستی و در آخر از مدیترانه، مرکز اروپا و یونان می‌گذرد. همچنین کریدور «ترانس-افغان» که با همکاری افغانستان، پاکستان و ازبکستان و با حمایت قطر در حال شکل‌گیری است؛ ابتکار کمربند و جاده چین نیز از آکناو، ترکمن‌باشی، راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص و در نهایت به ترکیه در شرق دریای خزر وارد می‌شود؛ همه این کانال‌ها و کریدورها از چهار محور شمال، جنوب، شرق و غرب در حال دور زدن سرزمین ما هستند که می‌تواند وضعیت بسیار نگران‌کننده‌ای را برای آینده کریدور و ترانزیت کشور به دنبال داشته باشد. در محاصره این کریدورها نمی‌توانیم با قیمت تعیین شده وارد بازار شویم و اگر می‌خواهیم ایفای نقش کنیم و به حمل بار ترانزیتی بپردازیم باید بدانیم که در حال گره زدن امنیت خود به امنیت سایر کشورها هستیم. به این خاطر باید در جهت کسب جایگاه در شرایط سیطره دیگر کریدورها، با قیمت‌های رقابتی که بازار تعیین می‌کند وارد آن شویم. این در حالی است که هر روزی که روند ورود ما به بازار دیرتر انجام شود شرایط برایمان سخت‌تر و چسبندگی مشتری به کریدورهایی که استفاده می‌کند به دلیل تثبیت حاشیه امن سرمایه، ثابت‌تر می‌شود. درعین حال ورود ما به بازار کریدوری می‌تواند ظرفیت اشتغال کشور را با توسعه خدمات در مسیرهای ترکیبی افزایش دهد و چالش‌های اشتغال را به بهترین شکل سامان‌دهی کند.

از جمله مشکلات ما در بازار کریدوری در حوزه ریلی است. سال‌هاست بندر چابهار، بندر انزلی و به‌ویژه خط آهن رشت به آستارا با چالش‌های زیست‌محیطی، اقتصادی و اجرایی و صعوبت در کار، در انتظار اتصال به ریل سراسری هستند. از این رو می‌توان گفت ما در شبکه ریلی دارای یک مشکل

توسعه‌ای هستیم از طرف دیگر سرعت سیر پایین شبکه ریلی به سبب برخی کمبودها از جمله کمبود لو‌کو‌موتور است، سرعت قطارها طبق استانداردهای بین‌المللی باید بین ۸۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت باشد این در حالی است که در قطارهای ما این میزان معادل متوسط ۵ کیلومتر است. مضاف بر این در شبکه ریلی کشور، بار به اندازه مسافر اولویت ندارد. به همین دلیل اگر موانع و مشکلات را رفع نکنیم پتانسیل و ظرفیت ریل را نیز از دست خواهیم داد؛ بنابراین برای بالفعل ساختن ظرفیت‌های معطل مانده کریدورها باید نظام حمل و نقلی مشتمل بر زیرساخت، روساخت، تجهیزات، نرم‌افزار و نیروی انسانی ایجاد کنیم تا بتوانیم از آن‌ها باهم و در کنار هم مبتنی بر اهداف تعیین شده خود بهره بگیریم. در حال‌حاضر متأسفانه ظرفیت‌های حمل و نقلی کشور به صورت نقطه‌ای توسعه یافته‌اند و نظام واحد مشکل از همه این ظرفیت‌ها در کنار یکدیگر ایجاد نشده است، این امر صرفاً منجر به توسعه سخت‌افزارهایی خواهد شد که قابلیت استفاده از آن‌ها چندان ممکن نیست.

بندر چابهار به‌عنوان استراتژیک‌ترین بندر ایران در این میان چه نقشی می‌تواند ایفا کند، آیا می‌توان به پشتوانه این بندر ظرفیت‌های کریدوری را حفظ کرد؟

چابهار از موقعیتی منحصربه‌فرد برخوردار است. هر کشتی که از اطراف عالم به سمت ایران حرکت کند یک تا دو روز زودتر از بندرعباس، به بندر چابهار می‌رسد. اما در حال‌حاضر چابهار از لحاظ امکانات، تجهیزات، اپراتوری و سیاست‌گذاری و... بخش ورودی و هم خروجی باید به سرعت تقویت شود، به علاوه قیمت‌های تعیین شده برای تردد به این بندر باید به شکلی رقابتی تعیین گردد تا قادر شود با بنادر دیگر منطقه وارد رقابت شده از سوی خطوط مختلف کشتیرانی برای تردد انتخاب شود. در این میان طی دو سال اخیر با حضور گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ایجاد خطوط منظم کشتیرانی از سوی این شرکت از /به چین، هند و امارات در بخش کاننیزر در بندر چابهار رونقی به این بندر بخشیده و امیدها را نسبت به آن پررنگ کرده است. اکنون به نسبت سال گذشته حمل و نقل کاننیزری در بندر چابهار ۱۵۵ درصد رشد داشته است و به حدود ۶۶ هزار TEU رسیده است که البته به نسبت بندرعباس که معادل ۲ میلیون و صد هزار TEU در سال عملکرد کاننیزری دارد راهی طولانی در پیش



دارد البته برای ارزیابی عملکرد بندر چابهار نخست باید این بندر را با خودش مقایسه کرد که تا دو سال پیش عملکرد کاننیزری در آن عملاً وجود نداشت و صفر بود، اما اکنون به رقم چشمگیر ۶۶ هزار TEU رسیده که این عدد نیز رو به رشد است و نوید این را می‌دهد که با افزایش سرمایه‌گذاری و توسعه این بندر در آینده نزدیک منافع بندر چابهار برای استان سیستان و بلوچستان و به دنبال آن برای کل کشور قابل توجه خواهد بود. به‌علاوه با توجه به نگاه ویژه مدیریت ارشد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به جایگاه بندر چابهار، امیدوار هستیم رشد عملکرد کاننیزری این بندر با همین امکانات موجود طی سال جاری به بیش از ۱۰۰ هزار TEU برسد. توسعه بندر چابهار و ورود آن به عرصه رقابت با سایر بنادر از مسیر فرایند توسعه متوازنی از امکانات، تجهیزات و دیگر عوامل تأثیرگذار می‌گذرد. در وضعیت کنونی تنها راه نجات ظرفیت‌های بندر چابهار با توجه به ظرفیت‌های بی‌بدیل نهفته‌ای که دارد، واگذاری اپراتوری آن به یک مجموعه توانمند داخلی است. همان‌طور که مستحضر هستید ۲۰ درصد از کل جمعیت کشور در محور شرق زندگی می‌کنند که ما با تجهیز و سرمایه‌گذاری در بندر چابهار می‌توانیم مایحتاج آنان و یا کالاهای صادراتی این محور را از طریق این بندر حمل و تأمین کنیم. همچنین این بندر پتانسیل بزرگ ترانزیتی به افغانستان و حتی پاکستان دارد (مرز ریمدان، هم‌مرز با بندر چابهار) این در حالی است که هنوز کریدورهای چین-پاکستان و افغانستان که پیش از این به آن‌ها اشاره شد به مرحله اجرا نرسیده است. با ترانزیت تایم ۱۲ روزه از چین و ترانزیت تایم ۳ روزه از هند به بندر چابهار می‌توانیم دست‌کم در محور شرق رکورد و درآمد بسیار خوبی را برای این بندر کسب کنیم. باید تأکید کرد پس کرانه چابهار را تنها نباید محور شرق داخل کشور در نظر بگیریم بلکه کشورهای محور شرق ایران، پاکستان، افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان و حتی ازبکستان که در حال‌حاضر از مسیر دیگر حمل بار انجام می‌دهند، همه می‌توانند جزو پس کرانه چابهار در نظر گرفته شوند. برای دستیابی به این مهم

گفت و گوبا علیرضا چشم‌جهان، کارشناس

خبره حوزه حمل و نقل ایران:

بندر چابهار، بندر انزلی ورشت به آستارا همچنان در انتظار اتصال به ریل سراسری

آینده کریدورها در گرو توسعه بندر چابهار

نیز لازم است دیپلماسی اقتصادی با این کشورها فعال شود. هم‌زمان باید توجه داشت که مسئله‌سازترین موضوع در بنادر ما به‌ویژه بندر چابهار موضوع خرید و تکمیل تجهیزات بندری است که نیازمند تصمیم‌گیری سریع از سوی همه سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی ذی‌ربط است.

تجربه چند ماه گذشته گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر چابهار که ثابت کرد با نگاه راهبردی می‌توان از سود بالایی کوتاه‌مدت صرف نظر کرد و در بلندمدت به اهداف بزرگ‌تری نائل آمد می‌توان به آینده بندر چابهار بیش از پیش امیدوار بود. با ادامه دادن سرویس‌های منظم فعال از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از بنادر مهم منطقه و جهان به‌علاوه افزایش سرعت کافی در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و همچنین تقویت تجهیزات و اپراتوری بندری به همراه استفاده از پتانسیل مجموعه‌های توانمند داخلی در اداره آن، امید به آینده کریدور شمال-جنوب نیز ممکن و در دسترس خواهد بود. اما این مهم در کنار اقدامات راهبردی در حوزه کشتیرانی نیازمند اقدامات

همتراز در بخش‌های ریلی /جاده‌ای و حمل و نقل ترکیبی در کنار باراندازهای میان راهی است. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با خرید و تحویل ۱۵۰ دستگاه کامیون در مجموعه جاده‌ای خود کوشش کرده است در کنار سایر ظرفیت‌های حمل و نقلی ترکیبی خود از جمله توسعه توان ریلی، برخی مشکلات در پس کرانه بندر چابهار را به حداقل ممکن برساند و زمینه‌ای فراهم سازد که بار در این بندر پس از تخلیه به سرعت به سمت مقاصد خود ارسال شود. البته ناوگان جاده‌ای در کنار فقدان جاده‌های مناسب در بندر چابهار با معضل دیگری نیز مواجه است در حالی‌که ارزانی سوخت می‌تواند مزیت رقابتی ما را در کریدور افزایش دهد، اما با کمبود سوختی که در منطقه وجود دارد این مزیت عملاً از بین رفته است که باید به صورت عاجل برای رفع آن اقدام شود. مسئله بعدی، اتصال سریع تنها بندر اقیانوسی کشور به شبکه ریلی است، سرعت بخشیدن به توسعه شبکه راه‌آهن و درعین حال استفاده از ظرفیت گمرکات مرزی (با افغانستان ما مرز میک، ماهی رود و دوغارون را داریم که پیشرفت فوق‌العاده‌ای داشته) بسیار لازم است. در همین حال برای بالفعل‌سازی ظرفیت‌های بندر چابهار باید برخی اقدامات همه‌جانبه دیگر نیز در دستورکار باشد از جمله سرعت‌بخشی به سرویس‌دهی در بندر، کوتاه کردن صف کامیون‌ها، ۲۴ ساعته شستن گیت‌های مرزی و ۲۴ ساعته شدن



خدمات ارزیابی و سرعت بخشیدن به فرایند تخلیه و بارگیری که با توجه به مذاکراتی که با دستگاه‌های مربوطه در جریان است امیدوار هستیم با وجود چالش‌ها و تعارض‌هایی که بین سازمان‌های مختلف وجود دارد بتوانیم به نتایج قابل قبولی در این خصوص دست پیدا کنیم.

نقش ابلاغیه توسعه دریامحور با توجه به نگاه مقام معظم رهبری به توسعه سواحل مکران، چابهار و محور شرق، چه میزان می‌تواند بر کاهش مسائل و مشکلات در این مناطق کمک کند؟

تأکید ابلاغیه مقام معظم رهبری بر توسعه سواحل در محور شرق می‌تواند در این مسیر به‌عنوان چراغ روشن و پشتوانه جدی باشد که راه را برای انجام اقدامات اساسی از سسوی ارگان‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط روشن کند. اما موضوع اصلی، وحدت فرماندهی و یکپارچه کردن نیت‌ها است، تا بشود از بندر چابهار به عنوان سرمایه و پشتوانه ملی به درستی استفاده کرد. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای اجرای ابلاغیه رهبری انقلاب، با وجود صعوبت کار و عدم آمادگی لازم بندر چابهار برای تخلیه و بارگیری شستاورهای بزرگ مقیاس در کنار دیگر هزینه‌های مرتب، برای رونق این بندر دست به اقدام زد و در گام نخست نیز موفق شد. انتظار است دیگر سازمان‌ها و ارگان‌های ذی‌ربط نیز با همکاری یکدیگر و به طور هم‌زمان اقدامات مشابهی برای دریامحور شدن توسعه کشور و رونق سواحل مکران و محور شرق صورت دهند. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران همچنین در راستای تحقق اهدافی که اشاره شد در نظر دارد کاننیزرهای بنادر خلیج فارس را از طریق بندر چابهار توزیع کند تا دیگر نیاز نباشد کشتی‌ها برای تخلیه و بارگیری نهایی وارد خلیج فارس شوند. ظرفیت کاننیزری بندر چابهار هم‌اکنون نیز نزدیک ۵۰۰ هزار TEU در سال است که در حال‌حاضر ۶۶ هزار TEU آن فعال شده و برای فعال شدن تمام این ظرفیت کماکان جای کار وجود دارد.