



وزیر راه و شهرسازی با اشاره به نشست مشترک با اعضای کمیسیون عمران مجلس گفت: در چارچوب برنامه هفتم توسعه، تکمیل کریدورهای ترانزیتی و ساماندهی پایانه‌های مرزی با سرعت در حال پیگیری است و دولت بر ایجاد ارتباطات حمل‌ونقلی با کشورهای همسایه و منطقه‌ای تمرکز ویژه‌ای دارد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، فرزانه صادق مالواجرد در تشریح اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی در نشست مشترک با کمیسیون عمران مجلس که بر گزار شد، گفت: در برنامه هفتم توسعه علاوه بر حمل کالا و ساماندهی پایانه‌ها، تکمیل کریدورهای ترانزیتی در دستور کار قرار گرفته است و شخص رئیس‌جمهور بر این موضع تأکید ویژه دارد.

وی با اشاره به پروژه‌های شاخص و اولویت دار در حوزه کریدورها و توسعه ترانزیت گفت: کریدور رشت –آستارا در حال پیشرفت است و بخش تملک آن نهایی شده است. همچنین پروژه راه‌آهن چابهار–زاهدان با سرعت خوبی در حال اجراست و امیدواریم به زودی این مسیر به بهره‌برداری برسد. صادق ادامه داد: در خصوص کریدور شلمچه–بصره

نیز پایانه ریلی سال گذشته کلنگ‌زنی شد و پیش‌بینی می‌شود تا اربعین سال آینده تکمیل شود. هرچند امسال هم این مسیر برای جابه‌جایی زائران کربلا مورد استفاده قرار گرفت، اما با تکمیل پل و پایان عملیات مین‌روبی در بصره، روند پروژه به مراحل نهایی نزدیک شده است.

وزیر راه و شهرسازی همچنین به همکاری‌های بین المللی و منطقه‌ای اشاره کرد و گفت: تعاملات با کشورهای همسایه از جمله ترکمنستان، آذربایجان، ارمنستان، روسیه و همچنین کشورهای محصور در خشکی مانند قزاقستان، ازبکستان و قرقیزستان در حوزه ترانزیت کالا از مسیر ایران، در حال گسترش است.

وی افزود: در سفر اخیر به پاکستان نیز توافق شد کمیسیون مشترک ایران و پاکستان ظرف یک ماه آینده برگزار شود تا زمینه تقویت ارتباطات دریایی و ریلی میان دو کشور فراهم شود.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

سرآمد گزارش می‌دهد؛

ترانزیت ۴۰میلیون‌تنی از مسیر بنادر محقق می‌شود؟

سرتیبه **گر و ه ترانزیت – امید اسماعیلی** – در برنامه هفتم توسعه کشور میزان گذر (ترانزیت) زمینی سالانه کالا از ایران ۴۰میلیون تن هدف گذاری شده است، اما حقیقت این است که دستیابی به این رقم هدف گذاری شده بدون استفاده از توان و ظرفیت‌های بنادر کشور، امکان‌ناپذیر خواهد بود. با توجه به دخیل بودن دستگاه‌های متعدد در امور ترانزیت و لجستیک و لزوم ایجاد مدیریت یکپارچه در برنامه هفتم، موضوع ستاد ملی ترانزیت(گذر) تصویب شده است. کارشناسان تأکید دارند که همکاری و هم‌افزایی تمامی شاخه‌های حمل‌ونقل برای رسیدن به چشم‌انداز برنامه هفتم ضرورت دارد. بسیاری از کارشناسان این باور را دارند که حمل‌ونقل ترکیبی و ایجاد زنجیره‌ای کامل از حمل‌ونقل هوایی، جاده‌ای، ریلی و دریایی می‌تواند دستیابی به ۴۰میلیون تن ترانزیت را ممکن کند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسر آمد، هدف گذاری برای افزایش حجم ترانزیت کالا به ۴۰میلیون تن تا پایان برنامه هفتم توسعه، دوبرابر رکورد فعلی ترانزیت ایران(حدود ۲۰میلیون تن در سال گذشته) است. این موضوع نشان‌دهنده تمرکز دولت بر بهره‌برداری از موقعیت ژئوپلیتیکی ایران به عنوان پل ارتباطی بین شمال–جنوب و شرق–غرب دارد. بررسی رسانه‌های ماه‌ها نشان می‌دهد که ایران با امضای توافق‌نامه‌هایی با روسیه، قزاقستان و ترکمنستان، در حال تقویت کریدورهای بین‌المللی مانند شمال–جنوب است تا ظرفیت ترانزیت را به ۱۵میلیون تن تا ۲۷ و ۲۰میلیون تن تا ۲۰۳۰افزایش دهد. در این میان بنادر ایران به عنوان دروازه‌های اصلی این کریدورها، نقش محوری در تحقق این اهداف ایفا می‌کنند.

روز سه‌شنبه بود که فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در نشست مشترک با اعضای کمیسیون عمران مجلس تأکید کرد: در چارچوب برنامه هفتم توسعه، تکمیل کریدورهای ترانزیتی و ساماندهی پایانه‌های مرزی با سرعت در حال پیگیری است و دولت بر ایجاد ارتباطات حمل‌ونقلی با کشورهای همسایه و منطقه‌ای تمرکز ویژه‌ای دارد. این عضو هیات دولت چهاردهم گفت: در برنامه هفتم توسعه علاوه بر حمل کالا و ساماندهی پایانه‌ها، تکمیل کریدورهای ترانزیتی در دستور کار قرار گرفته است و شخص رئیس‌جمهور بر این موضوع تأکید ویژه دارد.

اهمیت هم‌افزایی بنادر و سایر بخش‌های حمل‌ونقل
سعید رسولی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این رابطه گفته است: موقعیت ژئوپلیتیک و سوق‌الجیشی بودن کشورمان در نقشه منطقه و جهان، فرصتی را فراهم کرده تا تحقق استفاده کامل از ظرفیت‌ها امکان‌پذیر باشد. بخش زیادی از فعالیت‌های بندری و سرمایه‌گذاری توسط بخش غیردولتی است و در حوزه‌های زیرساخت، تجهیزات و ناوگان،

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

جانب: مصمیم

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۳۷

تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۴۷۵۹۶۸۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶



اقتصادی، بلکه راهبردی برای تقویت امنیت و نفوذ منطقه‌ای ایران خواهد بود.

وزارت راه و شهرسازی نیز با انتشار گزارشی اعلام کرده است که در یک‌سال گذشته توانسته ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر کشور را به ۳۰۰میلیون تن افزایش دهد و با این پیشرفت قابل توجه، ضمن تقویت تجارت خارجی و افزایش صادرات غیرنفتی، زمینه ارتقای سهم ترانزیت و جایگاه ایران در شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی را فراهم کند.

کارنامه عملکرد بنادر در دولت چهاردهم

توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر کشور از اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی به‌شمار می‌رود و در اسناد بالادستی همچون برنامه هفتم توسعه و سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بر آن تأکید شده است. با تکمیل و بهره‌برداری از ۱۷پست اسکله و پایانه جدید که تاکنون ۱۲پست آن آماده بهره‌برداری شده است، ظرفیت اسمی بنادر کشور به ۳۰۰میلیون تن رسیده است. در حوزه توسعه زیرساخت‌های ریلی در بنادر، ارتقاء و بازسازی ۳۰کیلومتر مسیر ریلی در بنادر امام‌خیمینی (ره)، چابهار، امیرآباد و شهیدرجایی با پیشرفت ۶کیلومتر به پایان رسیده که به افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل کالا کمک می‌کند.

بر اساس اخبار منتشر شده، سازمان بنادر و دریانوردی با انعقاد قراردادهای BOT و اجاره بلندمدت برای توسعه ترمینال‌ها و پایانه‌های تخصصی، مشارکت بخش خصوصی داخلی و خارجی را در پروژه‌های بنادر افزایش داده است. در سال جاری، ۲۶پروژه عمرانی به ارزش ۱۰هزار میلیارد تومان از محل منابع داخلی تکمیل و بهره‌برداری شده و همچنین ۱۱پروژه سرمایه‌گذاری به ارزش ۱۱هزار و ۱۰۰میلیارد تومان از محل منابع بخش غیردولتی به بهره‌برداری رسیده است.
آنطور که پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده، این دستاوردها نشان‌دهنده پیشرفت چشمگیر و همه‌جانبه در توسعه حمل‌ونقل دریایی و بنادر کشور است که ضمن افزایش ظرفیت عملیاتی و ایمنی، زمینه‌ساز رونق اقتصادی، افزایش صادرات غیرنفتی و ارتقای جایگاه ایران در تجارت جهانی شده است.

چابهار انجام شد. طبق گزارش ها، ترانزیت کالا از مرزهای زمینی و دریایی ایران در چهارماه نخست سال جاری به بیش از ۷میلیون تن رسیده است. بنادر ایران در حال حاضر ظرفیت عملیاتی بالایی دارند.بندرعباس به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور، بیش از ۸۰درصد واردات و صادرات ایران را مدیریت می‌کند. بندر چابهار نیز با ظرفیت فعلی ۸.۵میلیون تن، نقش کلیدی در اتصال آسیای مرکزی به اقیانوس هند ایفا می‌کند و قرار است ظرفیت آن به ۱۳میلیون تن افزایش یابد. در حوزه دریایی، بنادر شمالی مانند انزلی و کاسپین در دریای خزر، با تمرکز بر ترانزیت کالا از روسیه و قزاقستان، عملکرد مثبتی نشان داده‌اند.

برخی گزارش‌ها نیز حاکی از آن است که روسیه قصد دارد سالانه ۳۰میلیون تن کالا را از طریق بنادر ایرانی ترانزیت کند تا مسیرهای اروپایی تحت کنترل ناتسو را دور بزند. این امر می‌تواند درآمد ایران را تا ۱۰میلیارد دلار افزایش دهد. همچنین بنادر جنوبی مانند امام‌خیمینی (ره) و بوشهر در ترانزیت فرآورده‌های نفتی از عراق به خلیج فارس نقش برجسته‌ای دارند.

اهمیت استراتژیک بنادر ایران

بنادر ایران به دلیل موقعیت استراتژیک، پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه دارند. ایران می‌تواند از مسیرهای مرزی مانند جلفا و نخجوان برای تقویت اتصال به ارمنستان و روسیه استفاده کند، به‌ویژه در حالی که خط ریلی رشت–آستارا تکمیل می‌شود. توافق با روسیه برای ترانزیت ۳۰میلیون تن کالا، نه تنها درآمد ارزی ایجاد می‌کند (تا ۱۰میلیارد دلار در صورت تحقق ۴۰میلیون تن کلی)، بلکه ایران را به عنوان جایگزین مسیرهای اروپایی معرفی می‌کند.

کارشناسان باور دارند که بنادر ایران نه تنها ابزار کلیدی برای دستیابی به هدف ۴۰میلیون تن ترانزیت در برنامه هفتم توسعه هستند، بلکه می‌توانند اقتصاد کشور را از وابستگی به نفت رها کنند. با تمرکز بر توسعه زیرساخت‌ها، همکاری‌های منطقه‌ای و بهره‌برداری از موقعیت ژئوپلیتیک، ایران می‌تواند به هاب ترانزیتی خاورمیانه تبدیل شود. بااین حال، موفقیت نیازمند غلبه بر تحrim‌ها و سرمایه‌گذاری‌های هوشمندانه است. در نهایت، این هدف نه تنها به نارسایی‌ها را به وجود آورده است،

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی مطرح کرد:

هم‌افزایی بندر با شقوق مختلف حمل‌ونقل شرط تحقق ترانزیت ۴۰میلیون‌تنی

کارگروهی که در سازمان برنامه و بودجه تشکیل می‌شود مطالعات اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی و پدافند غیرعامل آنها مورد بررسی قرار می‌گیرد و اگر طرحی این تأییدیه‌ها را نداشته باشد، اساساً اجازه فعالیت داده نمی‌شود. بنابراین ما در سازمان بنادر و دریانوردی با درک صحیحی که از مسائل زیست محیطی دریا داریم، حتماً موضوعات زیست محیطی را رعایت می‌کنیم. سازمان حفاظت محیط زیست هم با دقت هر چه تمام‌تر این مسائل را رصد می‌کند. بالاخره ناگزیر هستیم اگر یک طرح توسعه‌ای در منطقه‌ای بکر انجام شود تغییرات و دخل و تصرفی به وجود آوریم اما اینکه آیا این توسعه مخاطرات پایدار و درازمدت عمیق و وسیع دارد یا نه، در مطالعات معلوم می‌شود.»

رسولی با اشاره به برنامه‌های جدید برای افزایش ظرفیت بنادر، گفت: «بازنگری در دستورالعمل‌ها، رویه‌ها و فرآیندهای سازمان بنادر و دریانوردی با هدف تسهیل و حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در دستور کار قرار گرفته است. در سال سرمایه‌گذاری برای تولید، مردمی کردن اقتصاد و استفاده از سرمایه‌گذاری خصوصی گریزناپذیر است. برای حمایت از سرمایه‌گذاری قوانین بسیار زیادی نوشته شده و این نشان می‌دهد اراده در حاکمیت برای جذب سرمایه وجود دارد اما اثربخشی و جذب سرمایه کمتر از حد انتظار است و آن هم به خاطر دستورالعمل‌ها، فرآیندها و رویه‌های درونی دستگاه‌ها است که نارسایی‌ها را به وجود آورده است.»

وی برنامه دیگر را بحث خرید و نوسازی تجهیزات و افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری که به کاهش توقف کشتی‌ها و افزایش سرعت تخلیه و بارگیری کشتی‌ها منجر می‌شود، عنوان کرد و گفت: «موضوع دیگر هم‌افزایی بندر با شقوق مختلف حمل و نقلی است به صورتی که ما این مجموعه را یکپارچه ببینیم. اینکه بندر توسعه یافته با ظرفیت بسیار بالا داشته باشیم اما در جابه‌جایی بار با مشکل مواجه باشیم، عملیات بندری را متوقف می‌کند لذا این یکپارچگی با رویکرد تحقق برنامه و افزایش ترانزیت به ۴۰میلیون تن تا پایان برنامه هفتم، هدف گذاری شده و جزو کارهای اولویت‌دار در سازمان بنادر و دریانوردی است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: «موضوع ارتقای مهارت‌های منابع انسانی و توسعه سرمایه انسانی بسیار اهمیت دارد، ما به سرمایه انسانی در کشور در هر سازمانی باید بیش از این توجه کنیم. سرمایه انسانی را باید بشناسیم و اقدامات مؤثر و کارگشا برای ارتقای آن داشته باشیم چون هر کجا سرمایه انسانی با نشاط، با مهارت، متعهد، علاقه‌مند و باانگیزه وجود داشته باشد، شکوفایی اتفاق می‌افتد.»



در حال انجام است و در نیمه اول سال آینده ما اتصال ریلی چابهار را به شبکه ریلی کشور خواهیم داشت. ما هم در سازمان بنادر عملیات احداث خطوط داخلی بندر چابهار را شروع کرده‌ایم تا هم‌زمان با اتصال ریلی چابهار، خطوط ریلی داخلی نیز در بندر شروع به فعالیت کند.»

وی افزود: «اتصال خطوط داخلی به پایانه‌های باری کالای اساسی و پایانه‌های نفتی پیش‌بینی شده است. عملیات اجرایی احداث خطوط ریلی داخلی بندر به گونه‌ای پیش‌بینی شده که با اتصال ریلی چابهار این خطوط هم به بهره‌برداری برسد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به نگرانی‌های زیست محیطی با توسعه چابهار و سواحل مکران گفت: «بر اساس تکلیف برنامه‌های بودجه سالانه و برنامه‌های بالادستی، طرح‌های عمرانی کشور که به مرحله اجرا می‌رسند در

در دستور کار است. اصلی‌ترین پروژه توسعه دریامحور، توسعه سواحل مکران است. یکی از دستگاه‌هایی که در توسعه اقتصاد دریامحور نقش آفرینی می‌کند، سازمان بنادر و دریانوردی است. هدف این است تا نهایتاً توسعه پایدار و متوازن برای بهره‌مندی از دریا به دست آید.»

معاون وزیر راه و شهرسازی توسعه بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور را اولویت طرح‌های توسعه‌ای دریامحور عنوان کرد و گفت: «چابهار یک مزیت خاص است که سال‌های سال مورد غفلت قرار گرفته و در دهه اخیر توسعه آن شروع شده است. بندر چابهار به‌زودی به شبکه ریلی سراسری متصل خواهد شد و با این اتصال، تحولی مهم در اتصال چین، کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به اقیانوس هند ایجاد خواهد کرد. عزم دولت، بهره‌برداری از پروژه اتصال ریلی چابهار به زاهدان است؛ این اتصال با سرعت هر چه تمام‌تر