

# «سرآمد» بررسی می کند؛ راهکار برون رفت از دور تسلسل توسعه بندر چابهار چیست؟

**گروه دریاپایه-**  فشارهای آمریکا به هند برای خروج سریع تر از پروژه توسعه بندر چابهار بیشتر شده است. مدتی قبل بود که برخی رسانه ها از اولتیماتوم ۲۵روزه(حالا حدود یک ماه) دولت دونالد ترامپ به هندی ها برای خروج از پروژه بندر اقیانوسی ایران را منتشر کردند. بندر چابهار در حقیقت بخشی از کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب است که هند را به روسیه و اروپا متصل می کند. در چنین شرایطی لغو تمدید معافیت های هند در چابهار، این کشور را در موقعیت دشواری قرار داده است. این در حالی است که برخی مسئولان و کارشناسان حوزه حمل و نقل کشور باور دارند که توسعه بندر چابهار در آینده با استفاده از توان و ظرفیت های مجموعه های داخلی امکان پذیر خواهد بود. بررسی ها نیز نشان می دهد که شاید فرایندهای منجر به رونق بندر چابهار با فشار تحریم های آمریکا، کندتر از گذشته شود، اما تحریم ها هیچ گاه توسعه را در بخش های مختلف اقتصادی ایران را متوقف نکرده است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، بندر چابهار واقع در جنوب شرقی ایران و بر سر کرانه های دریای عمان، به عنوان تنها بندر اقیانوسی این کشور، نقشی محوری در نقشه ژئوپلیتیک و تجاری منطقه ایفا می کند. این بندر نه تنها دسترسی مستقیم به اقیانوس هند را فراهم می آورد، بلکه به عنوان دروازه ای کلیدی در کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب عمل می کند و مسیرهای تجاری میان هند، آسیای میانه و اوراسیا را هموار می سازد. باوجود چالش های ژئوپلیتیک، از جمله فشارهای فزاینده ایالات متحده، چشم انداز توسعه



چابهار همچنان روشن است و سرمایه گذاری های داخلی، به ویژه از سوی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، موتور محرکه این پیشرفت محسوب می شود. در حالی که فشارهای خارجی توسعه را کند می کند، سرمایه گذاران داخلی، به ویژه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، می تواند نقش پررنگی در پیشبرد پروژه ایفا کنند. مدتی قبل بود که محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد که این شرکت برنامه ریزی برای افزایش سرمایه گذاری

«سرآمد» بررسی می کند؛



خرید ۱۵۰ دستگاه واگن طی سال ۱۴۰۳ از تولیدکنندگان داخلی و همچنین انجام بخش بزرگی از تعمیرات شناورها و کانتینرها در داخل کشور نیز از جمله تلاش های گروه کشتیرانی برای یاری رساندن به اقتصاد و تولید ملی می توان برشمرد.

### اهمیت استراتژیک چابهار در کریدور

کریدور بین المللی شمال-جنوب، با طول تقریبی ۷۲۰۰کیلومتر، شبکه ای چندوجهی از حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده ای است که بندر شمالی روسیه را به خلیج فارس و اقیانوس هند متصل می کند. چابهار به عنوان نقطه انتهایی جنوبی این کریدور، ظرفیت پذیرش کشتی های غول پیکر با بیش از ۱۰۰هزار تن بسار را دارد و برخلاف بندرعباس، دسترسی مستقیم به مسیرهای اقیانوسی را بدون عبور از تنگه هرمز تضمین می کند. این ویژگی، چابهار را به هاب تجاری ایده آلی برای صادرات هند به افغانستان، ازبکستان و روسیه تبدیل کرده و زمان حمل کالا را تا ۴۰درصد کاهش می دهد.

در سال های اخیر، فعالیت بندر شتاب گرفته است. براساس گزارش های اخیر، چابهار در اکتبر ۲۰۲۵ رکورد جدیدی در بارگیری کالای ثبت کرده و حجم تجارت آن رو به افزایش است. هند، به عنوان شریک اصلی، از مه ۲۰۲۴ شاهد رشد قابل توجهی در عملیات بندری بوده و سرمایه گذاری ۲۰میلیون دلاری در تجهیزات و خط اعتباری ۲۵۰میلیون دلاری برای زیرساخت ها را تعهد کرده است. روسیه نیز از اتصال چابهار به گره های کلیدی کریدور شمال-جنوب حمایت کرده و این پروژه را به عنوان ابزاری برای تقویت تجارت اوراسیایی می بیند. بااین حال، تنش های ژئوپلیتیک، از جمله رقابت چین-آمریکا در بندر رقیب مانند گوادر و پاسبی، سایه ای بر این چشم انداز انداخته است. کارشناسان معتقدند که تحریم چابهار می تواند تبعات گسترده ای برای شرکت های هندی به همراه داشته باشد و بر روابط مالی و تجاری آن ها در سطح بین المللی اثر گذار باشد. تحلیلگران بر این باورند که دهلی نو ناگزیر خواهد بود میان ادامه همکاری با تهران و رعایت تحریم های آمریکا یکی را انتخاب کند؛ موضوعی که می تواند تأثیر مستقیم بر روابط هند با ایران، ایالات متحده و حتی سایر بازیگران منطقه ای از جمله روسیه و چین داشته باشد. تحریم های مربوط به بندر چابهار درست یک روز پس از بازگشت تحریم های گسترده سازمان ملل علیه ایران اجرایی شد. طبق گزارش کشتیرانی فرانسه، ایالات متحده، متحدان اروپایی و رژیم صهیونیستی همگی ایران را به دلیل برنامه هسته ای اش هدف قرار داده اند. یکی از بزرگ ترین موانع پیش روی توسعه چابهار، سیاست فشار حداکثری ایالات متحده علیه ایران است. در ۲۱ سپتامبر ۲۰۲۵، وزارت خارجه آمریکا اعلام

### مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت کشتیرانی دریای خزر:

# سالانه بیش از ۹میلیون تن کالا در دریای خزر جابجایی شود

**مدیرعامل و عضو هیئت مدیره**  شرکت کشتیرانی دریای خزر با بیان اینکه سالانه بیش از ۲۰۰ میلیون تن کالا در بندار ایران تخلیه و بارگیری می شود، گفت: از این مقدار سهم دریای خزر سالانه بین هشت تا ۹ میلیون تن است که توسط ناوگان تجاری فعال در دریای خزر جابجا می شود. به گزارش اقتصادسرآمد، کامبیز جهانبانی در مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی در اداره کل بندار و دریانوردی گیلان، گفت: امروزه بیش از ۱۲ میلیارد تن کالا توسط ۲ میلیون دریانورد در دریاهای جهان جابجا می شود. وی با بیان اینکه اکنون توجه تجار و سرمایه گذاران به حوزه تجارت در دریای خزر معطوف شده است، گفت: دریای خزر، دریایی امن و راهبردی برای کشور است و در زمان مناسب می تواند در تامین کالاهای اساسی و صادرات کالای کشور نقش مهمی برعهده گیرد. وی تصریح کرد: نقش دریای خزر هر روز در اقتصاد کشور و اقتصاد دریاپایه پررنگ تر می شود و این امر تکلیف ما را بیشتر می کند؛ در سال های اخیر توسعه بسیاری در ناوگان تجاری دریای خزر صورت گرفته و امروز تعداد کشتی هایی که در این دریا تردد دارند با رشدی ۲.۵ برابری از ۴۵ فروند در سال ۱۴۰۱ به حدود ۱۱۰ فروند رسیده است که اشتغال جوانان گیلانی را به دنبال داشته است. جهانبانی، دریانوردی را صنعتی پویا و جذاب دانست و اعلام کرد: این صنعت اشتغال بالایی دارد بطوریکه تعداد دریانوردان ما در دریای خزر در طول ۲ سال بیش از سه برابر شده است. وی با بیان اینکه باید در سرمایه گذاری برای آموزش و تربیت دریانوردان متخصص کوشا باشیم، اظهار کرد: جوانان گیلانی به ویژه شهرستان بندرانزلی بسیار سازگار با دریا هستند؛ بطوریکه اکنون بیشترین دریانوردان ایرانی را جوانان گیلانی تشکیل می دهند. حسین یونسی مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان نیز در این مراسم با بیان اینکه این استان می تواند قطب آموزش دریانوردی کشور باشد، گفت: برای تامین نیروی انسانی کشتی های ایرانی باید رشته دریانوردی در گیلان ایجاد شود این امر مستلزم آن است که دانشگاه گیلان به قوی که داده بود عمل کند. در پایان این مراسم از فعالان عرصه دریانوردی استان تجلیل شد.

# اقتصادسرآمد

پنج‌شنبه- ۲۴مهر ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۲۲۵

# دریایایه

### بندار

**بازدید مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران**



سعید رسولی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی با حضور در محل انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران با اعضای هیات مدیره این انجمن دیدار و گفتگو کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، در این نشست، اعضای هیات مدیره انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران گزارشش از اقدامات و فعالیت های این انجمن و دغدغه ها و چالش های خود ارایه کردند. دبیر و اعضای هیأت مدیره انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران از حضور مقام عالی سازمان بندار و دریانوردی در محل این انجمن ابراز خرسندی کردند و این حضور را بسیار ارزشمند و کم نظیر توصیف کردند. سعید رسولی نیز در این نشست، دریانوردان را اصلی ترین رکن صنعت دریانوردی دانستند و برای رفع دغدغه ها و مشکلات موجود آنها قول مساعدت دادند.مقرر شد در اولین فرصت در نشست جداگانه ای مسایل مورد نظر انجمن با حضور مدیرعامل و مسئولان مربوط سازمان بندار و دریانوردی بررسی شود.

**آغاز ارزیابی تکمیلی داوطلبان آزمون استخدامی سازمان بندار و دریانوردی**



ارزیابی تکمیلی داوطلبان آزمون استخدامی سازمان بندار و دریانوردی آغاز شد. به گزارش اقتصادسرآمد، سازمان بندار و دریانوردی در راستای تقویت و ارتقای سرمایه انسانی تخصصی خود، مجوز جذب ۳۰۹ نفر را از سازمان امور اداری و استخدامی از طریق دوازدهمین آزمون مشترک فراگیر دستگاه های اجرایی کشور دریافت کرد. پس از برگزاری آزمون در ۲۳ آذر ۱۴۰۳ و اعلام نتایج و معرفی داوطلبان سه برابر ظرفیت، مرحله «ارزیابی تکمیلی» داوطلبان استخدام در سازمان بندار و دریانوردی از ۱۵ مهر ماه در محل ساختمان مرکز آموزشی فرمانیه آغاز شد. راهبرد سازمان بندار و دریانوردی در بخش ارزیابی تکمیلی، تضمین انطباق ظرفیت های فردی با نیازهای تخصصی حوزه بندار و دریانوردی و ارتقای کیفیت خدمات عمومی و انتخاب شایسته ترین و توانمندترین افراد از میان برترین های دانشی است.

**آخرین مهلت ثبت قایق های فاقد هویت در استان بوشهر اعلام شد**



سرپرست اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر گفت: آخرین مهلت برای ثبت قایق های فاقد هویت درسامانه جامع دریایی تا هفتم آبان ماه ۱۴۰۴ تعیین شده و این مهلت به هیچ عنوان تمدید نخواهد شد. به گزارش اقتصادسرآمد، سیلوش ارجمندزاده درجمع خبرنگاران اظهار کرد: درپی ابلاغ اجرای طرح ثبت قایق های فاقد هویت از سوی سازمان بندار و دریانوردی، این اداره کل اقدامات گسترده ای را برای اطلاع رسانی و اجرای این طرح در سطح استان انجام داده است.سرپرست اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر افزود: در همین راستا، اطلاعیه ها و فراخوان های لازم از طریق جراید و روزنامه های رسمی استان منتشر و بنراهی اطلاع رسانی در تمامی بندار تابعه و سطح شهر بوشهر نصب شد.وی گفت: همچنین باهماهنگی مدیرکل انتظامی و امنیتی استانداری بوشهر، اطلاع رسانی لازم به نهادهای ذیربط و تعاونی های قایق داران انجام و از مالکان قایق های بی هویت برای ثبت اطلاعات خود دعوت به عمل آمد. ارجمندزاده تصریح کرد: به منظور تسهیل در فرآیند ثبت، قابل آموزشی نحوه ثبت نام در سامانه سازمان بندار و دریانوردی به نشانی اینترنتی [sp.pmo.ir](http://sp.pmo.ir) نیز در اختیار مالکان قرار گرفته است.سرپرست اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر خاطر نشان کرد: با توجه به مصوبه هیأت وزیران، آخرین مهلت ثبت قایق های فاقد هویت تا تاریخ ۱۷ آبان ۱۴۰۴ تعیین شده و پس از انقضای این مهلت، ثبت قایق های دارای موتور دو زمانه امکان پذیر نخواهد بود و مراجع ذصلاح از هر گونه تردد و فعالیت این قایق ها جلوگیری خواهند کرد.