

مروری بر چالش های پیش روی بندر گوادر و چابهار

جایگاه بندر چابهار و گوادر در افق آینده منطقه

گروه اقتصاد دریاپا به – مجتبی سلیمانی سدهی – در حال حاضر بسیاری از کشورها برای تجارت متکی به بنادر خود هستند. بنادر از جمله عوامل تسریع در فرآیند توسعه اقتصاد ملی و منطقه ای و یکی از حلقه های اصلی حمل و نقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا می باشند.
و بندر گوادر در پاکستان و چابهار در ایران شرایط اقتصادی و ترانزیت کالا به کشورهای همسایه را فراهم می کنند. این بنادر با داشتن موقعیت استراتژیک و مهم، قابلیت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه (کریدور تجاری شمال –جنوب) را دارند. از این رو توسعه بندار کشور به عنوان دروازه های ارتباطی کشور در توسعه اقتصادی حائز اهمیت است.
به گزارش اقتصادسراسرآمد، این مطالعه در اندیشکده مدیریت زنجیره تامین آمادگران توسط مجتبی سلیمانی سدهی و به سفارش کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق ایران در سال ۱۳۹۶ انجام شده است که در ذیل به مرور آن می پردازیم:

ضرورت و اهداف پژوهش

فعالیت های تجاری جهان سریع‌را در حال افزایش است. سیاست های دریایی، پیچیده و چند وجهی شدند. در میان راه های تجاری، مسیرهای دریا منبع اصلی فعالیت های اقتصادی جهان اند.
و بندر گوادر و چابهار، نه تنها در پاکستان و ایران، بلکه در چشم انداز اقتصادی و جغرافیایی جهان برای چین، هند و جمهوری آسیای مرکزی بسیار اهمیت دارند.
هر دو به لحاظ اقتصادی و استراتژیک، ورودی بدون مانع به اقیانوس هند دارند. براساس گزارش موسسه بروکینگز، روزانه حدود ۳۶ میلیون بشکه نفت (معادل ۴۰ درصد عرضه نفت جهان و ۶۴ درصد تجارت نفت جهان)، از طریق اقیانوس هند، پس از نظر گرفتن تنگه هرمز (۳۰٪)، تنگه مالاکا (۲۷٪)، و تنگه باب المندب (۷٪) ترانزیت می شود.
از این رو در این پژوهش با روش توصیفی –تحلیلی به بررسی جغرافیایی منطقه و ویژگی های ژئوپلیتیکی موثر در طرح جاده ابریشم جدید و بررسی وضعیت دو بندر گوادر و چابهار و چالش های پیش رو این بنادر پرداخته شده است.

جاده ابریشم جدید

طرح ابتکاری کمربند اقتصادی جاده ابریشم با هدف ایجاد زیر ساخت های لازم برای همکاری منطقه ای توسط رئیس جمهور چین مطرح شده است. این طرح با دو گونه خشکی –دریایی بران است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد، هم چنین طرح جاده ابریشم دریایی، بران است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل نماید. گسترش تجارت در کریدورهای

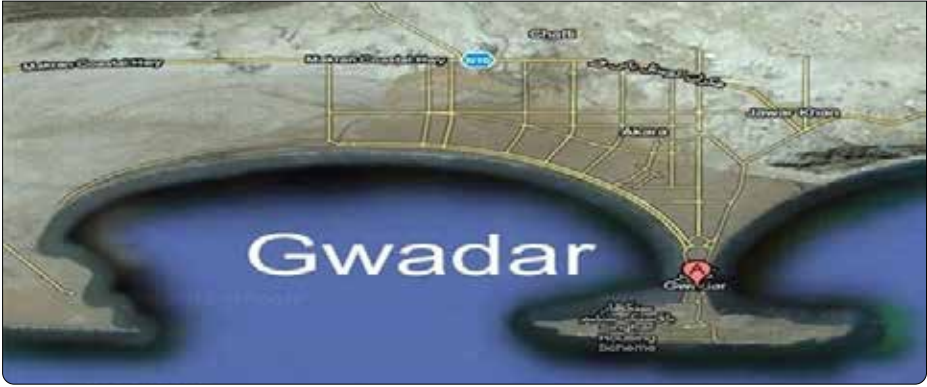
ترانزیتی در حال ظهور، تاثیر متفاوتی بر کشورها خواهد گذاشت، این خطوط جدید، چین، اروپا، هند و روسیه را قادر خواهد ساخت که کالاهای با ارزش بالا را به صورت کارآمدتری از انتقال آن با کشتی، با خطوط ریلی مبادله نمایند.
با توجه به این که کشورهای همسایه برای دسترسی به کشورهای جنوب شرق آسیا و اروپا مجبور به ترانزیت از مسیر ایران است می توان با توسعه بندر چابهار و تکمیل خط آهن سرخس –چابهار بخشی از ترانزیت را از این محور انجام داد.
با تکمیل جاده ابریشم و این خطوط جدید، ترکمنستان نیز به خریداران متعدد نفت و گاز دسترسی پیدا خواهد کرد.
افغانستان نیز از مزایای عواید ناشی از ترانزیت و مالیات حمل و نقل بهره خواهد برد.
باز گشایی شرق به غرب از مسیر پاکستان و گشایش کریدورهای جدید به چین، انزوای تحمیل شده بر پاکستان را از بین خواهد برد.

گوادر، امید پاکستان برای راهایی از فقر

بندر گوادر در منتهی الیه جنوب غربی پاکستان و در ساحل خلیج گوادر در دریای عمان قرار گرفته است. بندر گوادر برای پاکستان بسیار حائز اهمیت است زیرا تجارت دریایی پاکستان تا ۹۵درصد افزایش پیدا کرده است و مردم پاکستان به گوادر به عنوان سرنوشتی برای رونق اقتصادی خودت نگاه می کنند.
تسعه بندر گوادر در گذشته مورد بی توجهی مقامات پاکستانی قرار گرفته بود تا در سال ۱۹۹۹ مجددا توسعه این بندر و این بار در قالب ایجاد بندر آزاد به سبک مناطق آزاد چین در دستور کار قرار گرفت که با رایزنی مقامات پاکستانی، چینی ها علاقمند به همکاری و سرمایه گذاری در این بندر شدند.
با شروع سرمایه گذاری چین در در بندر گوادر، کشور سنگاپور نیز دست به ساخت چند اسکله و ترمینال چند منظوره در بندر گوادر زده است.
اجرای طرح های اقتصادی در این بندر باعث شده است تا بندر گوادر به یکی از فعال ترین و مهم ترین مراکز تجاری و نفتی آسیا تبدیل خواهد کرد.
هم چنین وجود دزدان دریایی در تنگه مالاکا و دیگر مسیر های دریایی، انگیزه کشورها برای استفاده از این محور ترانزیت را افزایش می دهد.

چالش ها و مشکلات پیش رو بنادر گوادر

بندر گوادر می تواند سکوی پر تاب کشور پاکستان به سوی کشور قوی و مرفه باشد اما در راه تبدیل بندر گوادر به دروازه ترانزیت محور شرق مشکلات فراوانی وجود دارد که تمامی آنها به مسائل داخلی کشور پاکستان و جنوب کشور افغانستان مربوط است.
در ادامه به برخی از مشکلات پیش روی بندر گوادر اشاره شده است:
کمبودهای اساسی شبکه راه ها و خطوط ریلی و سراسری پاکستان؛ فقدان امنیت مناسب جهت انجام یک فعالیت ایمن اقتصادی و تجاری؛ کمبود منابع انرژی و بالا بودن قیمت های سوخت های فسیلی؛



نیود زیر ساخت های عمران شهری و صنایع کوچک و بزرگ؛ وجود اختلافات قومی، فرقه ای و مذهبی در بلوچستان پاکستان و ناسازگاری و عدم همکاری مردم در این منطقه با دولت مرکزی.

بررسی وضعیت بندر چابهار

بندر چابهار به جهت برخورداری از موقعیت ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و به عنوان کوتاه ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح می شود.
این بندر تنها کالبد توسعه ی شرق ایران است.
با توجه به قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر ترانزیت شرق و کریدور شمال –جنوب و هم چنین تمایل کشور هند به سرمایه گذاری در این بندر، موقعیت مناسبی جهت تبدیل به یک مرکز تجاری در حال ظهور پیدا کرده است.

ایجاد منطقه آزاد تجاری گوادر که فاصله ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر با مرزهای ایران دارد، در بردارنده آثار مثبت و منفی برای ایران است که به مراتب در شرایطی کنونی آثار منفی آن بیش از آثار مثبت است.
عینی ترین و مهم ترین اثر منفی این طرح، تضعیف ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در جنوب شرقی ایران است.
بدون تردید در شرایط کنونی گوادر مهم ترین و قوی ترین رقیب تجاری و اقتصادی چابهار به شمار می آید.
از جمله آثار مثبت توسعه و تجهیز بندر آزاد گوادر، فراهم شدن زمینه توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران و پاکستان و در سطح خردتر، پیوند دو منطقه آزاد چابهار و گوادر می باشد.
روابط تجارتی غیر نفتی دو کشور به دلیل شرایط جغرافیایی مرزهای دو کشور در سطح پایینی قرار دارد. در شرایطی که دو منطقه آزاد تجاری ایران و پاکستان در فاصله ای کمتر از ۴۰۰ کیلومتر قرار گرفته اند، پیوندهای اقتصادی و تجاری این دو منطقه می تواند در توسعه و تنوع روابط تجاری و طرح های مشترک سرمایه گذاری موثر واقع شود.

چالش هاو مشکلات پیش روی توسعه چابهار

با وجود این که منطقه آزاد چابهار نزدیک به یک دهه است که

فعالیت خود را آغاز کرده اما به دلایل مختلف از جمله مشکلات زیرساختی نظیر فقدان سیستم حمل و نقل ریلی و جاده ای و هوایی مناسب، نتوانسته است موفقیت چندانی در تجارت و ترانزیت کالا پیدا کند.
در این شرایط و با توجه به حضور یک قدرت اقتصادی جهان در بندر گوادر و سرمایه گذاری عظیم در آن و هم چنین با توجه به سرعت عمل زیاد در اجرای طرح های زیر ساختی (حداقل تا ۵ سال آینده)، به نظر می رسد منطقه آزاد چابهار از گردونه رقابت عقب افتد و مزیت نسبی خود را در ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی از دست بدهد.
از این رو شناخت چالش ها و مشکلات پیش روی بندر چابهار می تواند جهت توسعه این بندر راه گشا باشد:

نیود زیر ساخت ریلی و حمل نقل هوایی در بندر چابهار؛

خورد بودن از مراکز صنعتی، تجاری و جمعیتی؛

بالا بودن هزینه های حمل دریایی کانتینر به بند چابهار؛

عدم جذب کالاهای ترانزیتی؛

عدم استفاده از ظرفیت ایجاد شده جابه جایی مسافر از ترمینال مسافری.

جمع بندی:

در حال حاضر بسیاری از کشورها برای تجارت متکی به بنادر خود هستند.
و بندر گوادر و چابهار، نه تنها در پاکستان و ایران، بلکه در چشم انداز اقتصادی و جغرافیایی جهان برای چین، هند و جمهوری آسیای مرکزی بسیار اهمیت دارند.
هر دو به لحاظ اقتصادی و استراتژیک، ورودی بدون مانع به اقیانوس هند دارند.
در راه تبدیل این بنادر به دروازه ترانزیت محور شرق مشکلات فراوانی وجود دارد.
از چالش های پیش روی بندر گوادر به کمبود شبکه راه ها و خطوط ریلی و سراسری پاکستان و فقدان امنیت مناسب جهت انجام یک فعالیت ایمن اقتصادی و تجاری اشاره کرد.
هم چنین بندر چابهار نیز به دلیل بالا بودن هزینه های حمل دریایی کانتینر به بند چابهار و نیود زیر ساخت ریلی و حمل نقل هوایی نتوانسته است از تمام پتانسیل های خود در جهت توسعه تجارت استفاده کند.



مدیرکل آموزش فنی و حرفه‌ای استان بوشهر خبر داد

راهاندازی نخستین مرکز آموزش مهارتی صنایع دریایی، شیلات و بندری در استان بوشهر

مدیرکل آموزش فنی و حرفه‌ای استان بوشهر از راه‌اندازی نخستین مرکز آموزش مهارتی حوزه صنایع دریایی، شیلات و بندری کشور در استان بوشهر خبر داد و گفت: در این راستا نخستین مرکز آموزش مهارتی نفت، گاز و پتروشیمی اسمال راه‌اندازی می‌شود.
به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالمجید دراهکی، با اشاره به فعال بودن ۱۵ مرکز آموزش فنی و حرفه‌ای دولتی در نقاط مختلف استان بوشهر از فعالیت ۲۹۵ آموزشگاه آزاد خصوصی خبر داد و گفت: در این راستا ۱۲۰ روستا و ۲۱ دانشگاه استان کارگاه آموزش مهارتی سیار فعال است.وی با اشاره به توسعه فعالیت‌های آموزشی بر اساس ظرفیت‌های صنعتی، اقتصادی و سرمایه‌گذاری استان بوشهر گفت: در راستای ظرفیت دریایی استان بوشهر نخستین مرکز آموزش مهارتی حوزه صنایع دریایی، شیلات و بندری کشور در استان بوشهر همزمان با هفته دولت راه‌اندازی می‌شود.مدیرکل آموزش فنی و حرفه‌ای استان بوشهر از راه‌اندازی مرکز آموزش مهارتی در حوزه وزارت نفت خبر داد و بیان کرد: بر اساس برنامه‌ریزی در سال جاری نخستین مرکز آموزش مهارتی نفت، گاز و پتروشیمی در شهرستان جم استان راه‌اندازی می‌شود.دراهکی از افتتاح مرکز مهارتی دانش‌بنیان تولیدی، کارآفرینی و اشتغال‌زایی در گناوه خبر داد و خاطرنشان کرد: در راستای افتتاح دانشگاه فنی و حرفه‌ای در کنگان، دروس آموزش تخصصی توسط مربیان اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان بوشهر در رشته‌های صنایع نفت، گاز و پتروشیمی عرضه می‌شود. وی اضافه کرد: علاوه بر است آموزش تخصصی در دانشکده کشاورزی دشتستان در رشته‌های مختلف ارائه می‌شود.مدیرکل آموزش فنی و حرفه‌ای استان بوشهر مهارت‌آموزی برای جذب یک‌هزار نفر در صنایع وابسته به وزارت نفت را از دیگر برنامه‌ها اعلام و بیان کرد: در طرح اوقات فراغت تابستان یک‌هزار دانش‌آموز ۱۰ تا ۱۸ سال در کلاس‌های آموزشی شرکت کرده‌اند.دراهکی با اشاره به تدوین ۲۷۰ حرقه آموزش مهارتی در بخش صنایع نفت، گاز و پتروشیمی خاطرنشان کرد: افزایش آموزش مهارتی ضمن اشتغال‌زایی جوانان، نرخ بیکاری در استان را کاهش داده است.



مدیرکل بنادرودر بیانوردی امیرآباد میا

تخلیه و بارگیری همزمان ۱۵ فروند کشتی در اسکله‌های بندر امیرآباد

مدیرکل بنادرودر بیانوردی امیرآباد با بیان اینکه بندرامیرآباد همچنان ایفاگر نقش اصلی توسعه و رونق اقتصادی منطقه به شمار می رود از تخلیه و بارگیری همزمان ۱۵ فروند کشتی در حوضچه های این بندر خبر داد.
به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدعلی موسی پور با اعلام این خبر گفت: بندرامیرآباد با دارا بودن ظرفیت های ترانزیتی، ترانشیپی، زیربنایی و لجستیکی، فرصت مناسبی را جهت رونق سرمایه گذاری و توسعه پیشترانه های حمل و نقل در این بندر فراهم کرده که نمود آن را می توان در تعداد کثیر کشتی های متردد به بندرامیرآباد مشاهده کرد.
مدیرکل بنادرودر بیانوردی امیرآباد با بیان اینکه بندرامیرآباد با مجموعه کاملی از امکانات همچون تعدد انبارها، سیلوهای نگهداری کالاهای اساسی و بهره گیری از شقوق مختلف حمل و نقل چند وجهی توانایی پذیرش انواع کالاهارا دارد، از تخلیه و بارگیری همزمان ۱۵ فروند شناور حامل کالاهای مختلف در اسکله های این بندر خبر داد.
موسسی پور مدیرکل بنادرودر بیانوردی امیرآباد همچنین تخلیه انواع غلات نظیر گندم و جو، با رگیری کالاهای ساختمانی و معدنی از قبیل سیمان و کلینکر و ترانزیت خودرو را از عمده ترین این کالاها برشمرد.

موسسی پور مدیرکل بندرامیرآباد، تحولات اخیر در کشورهای حوزه دریای خزر را یکی از عوامل مهم تغییر رویکرد کشورهای نظیر روسیه در لجستیک غلات از مسیر کریدور شمال – جنوب عنوان و ابراز امیدواری کرد: با سفر استاندار مازندران در رأس هیأت اقتصادی به روسیه با هدف احیای این کریدور و تلاش جهت تبدیل شدن استان به هاب صادرات و ترانزیت کالا با محوریت بندرامیرآباد، اقتصاد کشور در حوزه خزر به جایگاه اصلی خود دست یابد.

موسسی پور مدیرکل بنادرودر بیانوردی امیرآباد همچنین تخلیه انواع غلات نظیر گندم و جو، با رگیری کالاهای ساختمانی و معدنی از قبیل سیمان و کلینکر و ترانزیت خودرو را از عمده ترین این کالاه



فعالیت ۳۰ هزار نفری در تعاونی‌های صیادی و آبی‌ر پروری کشور

محصولات آبی سهم ناچیزی در سفره ایرانیان دارند

معاون امور تعاون وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: حدود ۳۰ هزار نفر در تعاونی های بخش صیادی و آبی‌ر پروری کشور فعالیت دارند.محصولات پروتئینی در بخش آبریان سهم ناچیزی عادت غذایی ایرانیان تمرکز بر مواد غذایی حاصل از خاک بوده و اهتمام کمی نسبت به محصولات دریایی دارند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، در این راستامهدی مسکنی گفت که سراسره مصرف ماهی در کشور حدود ۱۳ کیلو گرم بوده که هدف این است است این عدد افزایش یافته و به ۲۰ کیلو گرم برسد. ظرفیت ما برای بهره برداری از ذخایر سطح‌سیان درشت و صیدگاه دریای عمان و اقیانوس هند بالاست.بخش زیادی از ناوگان صیادی به فعالیت بهره برداری از ذخایر تن ماهیان و شبه تن ماهیان می پردازند.به گفته رضا عباس پور نادری موقعیت کشور به لحاظ میزان صید در حوزه غرب اقیانوس هند جایگاه نخست را در بین کشورهای عضو OIC(کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی) داشته و این موقعیت ارزشمندی برای اقتصاد کشور به شمار می رود.با این وجود عضو انجمن صنعت تولید و بسته بندی مواد پروتئینی کشور عنوان کرد که ایران در تولید محصولات آبی‌ری جایگاه ۲۳ جهان را دارد و هشمش در بازار جهانی ۰۵ درصد است. محمود معلم اظهار کرد که در جهان ۲۱۲ میلیون تن محصولات شیلات است که از این عدد ۵۵ درصد مربوط به تولیدات آبی‌ری پروری بوده و ۴۵ درصد مربوط به بخش صید و صیادی است.معلم هم با تاکید بر اینکه مصرف سراسره ایرانی ۱۳ کیلو گرم بوده که عمده مصرف به شکل کنسرو است عنوان کرد که کیفیت محصولات تولیدی به شکل صید و صیادی قابل مقایسه به مواد پروتئینی کنسروی نیست.مهدی مسکنی، معاون امور تعاون و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در نشست هم‌اندیشی مشترک معاونت امور تعاون و مدیر عامل و همکاران سازمان شیلات ایران که با حضور اتحادیه‌های صید و صیادی و آبی‌ر پروری کشور برگزار شد، اظهار کرد: در بخش تعاون ۲۲ اتحادیه صیادی و پرورش ماهی و میگو، ۵۰۶ تعاونی صیادی و شیلات، ۱۲۵۷ تعاونی پرورش و تکثیر ماهی و ۵۳۶ تعاونی پرورش و تکثیر میگو به فعالیت صیادی و آبی‌ر پروری مشغول هستند.