

ترامپ نتوانست «دوازه ملل» را بر روی اقتصاد ایران ببندد/ منافع کشورهای منطقه به زنده ماندن این دروازه گره خورده است

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایلنا، توسعه بدون حمل و نقل امکان پذیر نیست و در حال حاضر حمل و نقل سهم 6 تا 9 درصدی را در تولید ناخالص داخلی را دارد. هر چند که هر یک از شقوق حمل و نقل می تواند نقش تعیین کننده در توسعه اقتصاد داشته باشد اما نقش بنادر در ایران در بحث تجارت خارجی و صادرات و وارد بسیار پررنگ تر از سایر مدهای حمل و نقل است. در حال حاضر بیش از 90 درصد صادرات و واردات کشور از طریق بنادر کشور انجام می شود و طبق گزارش های رسمی سالانه 40 هزار فروند کشتی از تنگه هرمز عبور می کنند و 110 میلیون تن کالا در بنادر تجاری و 135 میلیون تن کالای نفتی در بنادر نفتی کشور جابه جا می شود.

بنابراین امکان توسعه صادرات که یکی از مهم ترین ارکان سیاست های اقتصادی است به زیرساخت های بندری کشورمان گره خورده است و می توان مدعی شد که بنادر دروازه های تجارت خارجی و شاهرگ حیاتی اقتصاد کشورمان محسوب می شوند. کشورمان با داشتن 5 هزار و 800 کیلومتر خط ساحلی در حاشیه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر و همسایگی با 15 کشور از موقعیت و مزیت ترانزیتی بی نظیری مواجه است به طوری که از ایران به عنوان شاهراه ترانزیتی منطقه یاد می شود.

در میان بنادر مهم و اقتصادی کشورمان، بندر شهید بهشتی چابهار با قرار گرفتن در شمال اقیانوس هند و شرقی ترین نقطه سواحل کشور و قرارگیری در مسیر ۲ کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب مهم ترین بندر ترانزیتی کشور به ویژه مهم ترین بندر برای دسترسی به کشورهای حوزه GIS (کشورهای آسیای میانه) و افغانستان به حساب می آید.

بندر چابهار به عنوان بندر اقیانوسی دارای موقعیت استراتژیک برای ترانشیپ و ترانزیت کالاهای بنادر حوزه خلیج فارس، افغانستان و آسیای میانه است. این بندر با وجود ۳۲۰ کیلومتر مرز آبی، ۱۱ بندر ماهیگیری و جایگاه تخلیه صید، ۲ بندر منحصر به فرد خارج از نقطه بحران با بریدگی های طبیعی و با قابلیت پهلوگیری کشتی های غول پیکر دارد و در واقع محور توسعه شرق کشور است.

طرح توسعه بندر چابهار از سال های گذشته مطرح بود و طبق مطالعات مصوب سرمایه گذاری برای توسعه در ۴ فاز در این بندر لحاظ شده است که با عملیاتی شدن این ۴ فاز ظرفیت این بندر استراتژیک به ۷۷ میلیون و ۲۰۰ هزار تن می رسد. حال اینکه قرار بر این است، راهبری یک فاز از ۴ فاز بندر شهید بهشتی چابهار توسط اپراتور هندی (IPGL) انجام شود. این شرکت در بنادر هند و سایر کشورها فعالیت اپراتوری دارد. طرح سرمایه گذاری هندی ها در زمینه تامین تجهیزات در قالب قرارداد ۱۰ ساله است.

به طور قطع معافیت بندر چابهار از تحریم های ضد ایرانی هر چند به بهانه حضور هندی ها بوده اما سود آن نصیب ایران خواهد شد.

از آنجایی که هندی ها در حال سرمایه گذاری کلان در بخش زیرساخت های بندر چابهار بودند درخواست معافیت این بندر از تحریم ها را داشتند. این معافیت هرچند با در نظر گرفتن منافع هندی ها به اجرا رسیده است اما بازی برد- بردی بین ایران و هند است و در این میان تنها بازنده آمریکا است که علیرغم تبلیغات پرهیاهو توانایی انسداد رگ های حیاتی اقتصاد ایران یعنی تجارت خارجی از طریق بنادر و فروش نفت را نداشت و شریان هایی که «دونالد ترامپ» آن را مهم ترین مجرای اقتصاد ایران عنوان کرده، همچنان باز هستند.

**** چابهار نقطه برون رفت از تحریم ها / چابهار به صرفه ترین مسیر برای اتصال به کانون جمعیتی جهان**

«هادی حق شناس» معاون سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با خبرنگار اقتصادی ایلنا با بیان اینکه اهمیت بندر چابهار برای

کشورها دلیل معافیت از تحریم‌های ضد ایرانی آمریکا بوده است، گفت: هر چند که نام ۲۰۰ فروند کشتی از ناوگان ایرانی مشمول تحریم‌ها شده‌اند اما نام هیچ یک از بنادر ایرانی و اپراتورها بندری در لیست تحریم‌ها دیده نمی‌شود. حال شاید این سوال مطرح شود که در این شرایط معافیت بندر چابهار چه مزیتی خواهد داشت؟ مهم‌ترین مزیت معافیت بندر چابهار از تحریم‌ها این است که ناوگان تمام خطوط کشتیرانی می‌توانند در این بندر پهلو بگیرند.

وی ادامه داد: بنابراین میزان تخلیه و بارگیری در بندر شهید بهشتی چابهار مانند روال گذشته ادامه خواهد داشت. حال اینکه در سایر بنادر احتمال کاهش تردد ناوگان خطوط کشتیرانی که با آمریکا در حال همکاری هستند و منافع شان ایجاب می‌کند که وارد بنادر ایران نشوند، وجود دارد.

عضو هیات مدیره سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: اینکه تخلیه و بارگیری در این بندر جریان داشته باشد و صادرات و واردات از این بندر انجام شود می‌تواند فضای منفی علیه ایران را بشکند.

حق شناس با اشاره به اهمیت بندر شهید بهشتی چابهار برای کشور هند، ادامه داد: چابهار مهم‌ترین بندر در منطقه و کریدور شرق-غرب محسوب می‌شود. بندر شهید بهشتی ارزان‌ترین مسیر است و ظرفیت ترانزیتی بسیار بالایی دارد و هند می‌تواند به راحتی کالای مورد نیاز افغانستان را از این مسیر جابه‌جا کند. سازمان بنادر و دریانوردی طرح توسعه بندر چابهار را در حال اجرا دارد که فاز اول آن با افزایش ۶ میلیون تن ظرفیت برای ترانشیپ کالا از بنادر هند به چابهار و سپس ترانزیت به افغانستان آماده است.

وی تصریح کرد: ظرفیت بندر چابهار از ۲.۵ میلیون تن به ۸.۵ میلیون تن رسیده است و با این افزایش ظرفیت، طبیعی است که از بخش عمده‌ای از آنها، هند و افغانستان نیز استفاده می‌کنند.

حق شناس ادامه داد: با تکمیل فاز ۴ بندر چابهار ظرفیت آن بندر به ۷۷ میلیون تن می‌رسد و اگر تقاضا وجود داشته باشد این آمادگی وجود دارد تا فازهای بعدی بندر چابهار آماده شود و که فعلا فاز اول آن به بهره‌برداری رسیده است. اگر تقاضا باشد حتما فازهای دیگر در دستور کار سازمان قرار می‌گیرد.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اهمیت افزایش ترانزیت که مهم‌ترین عامل رشد آن توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل است، تاکید کرد: عبور هر تن کالا از مسیر ایران تنها برای حوزه دریایی و بندری به طور میانگین ۲ دلار درآمد دارد. تاکید می‌کنم این رقم فقط برای بخش دریایی و بندری است و قطعا در مجموع درآمد ترانزیتی بسیار بیشتر از این رقم خواهد بود.

حق شناس با اشاره به اینکه بندر چابهار از مزیت بسیار بزرگی برخوردار است تا کشورهای آسیای میانه از طریق این بندر به اقیانوس دسترسی پیدا کنند، گفت: تمام تلاش سازمان بنادر و دریانوردی این است که امتیازات و تعرفه‌های ترجیحی را برای کاهش هزینه‌های ترانزیت و ترانشیپ قائل شود. در گذشته مسیر ترانزیتی در این بخش بسیار طولانی بود و هندی‌ها مقاصد دیگری را برای ترانزیت کالا انتخاب کرده بودند اما هم اکنون با ایجاد این مسیر ترانزیتی تمامی کالاهای کشور هند به مقصد افغانستان از طریق این بندر ترانزیت می‌شود.

وی با بیان اینکه بندر شهید بهشتی چابهار نقطه قوت کشور در برون رفت از تحریم‌ها می‌تواند باشد و به عنوان یکی از بنادر مهم ایران در جنوب کشور و در بخش شمالی دریای عمان از موقعیت استراتژیک برخوردار است، اظهار داشت: بهترین و باصرفه‌ترین مسیر و کریدور برای اتصال بازارهای دو کانون جمعیتی جهان با بیش از یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون نفر جمعیت بندر چابهار است.

****چرا امریکا نتوانست «دروازه ملل» را ببندد**

همانطور که گفته شد مهم‌ترین مزیت بندر چابهار که از آن به عنوان «دروازه ملل» یاد می‌شود موقعیت استراتژیک آن است به طوری که

در ۸ سال جنگ تحمیلی هم تنها بندری بود که دشمن توان غیرعملیاتی کردن آن را نداشت چراکه منافع تمام کشورهای منطقه به زنده ماندن این بندر گره خورده است. بندر شهید بهشتی چابهار با بندر کاندلا هند ۵۷۵ مایل دریایی فاصله دارد و با ۶۲۲۰ مایل دریایی با بندر هامبورگ آلمان، ۵۹۷۰ مایل با بندر روتردام هلند و ۵۴۷۰ مایل با بندر بیلپائو اسپانیا و ۴۱۳۵ مایل دریایی با بندر جنوا ایتالیا می‌تواند نقش مهمی را در جابجایی کالا بین کشورهای جنوب شرقی آسیا به اروپا ایفا کند.

با توجه به فاصله ۳۱۵ مایلی بندر چابهار با بندر شهیدرجایی، ۵۶۰ مایلی بادوحه قطر، ۵۷۵ مایل با منامه، ۳۶۰ مایل دریایی با دبی، ۲۳۵ مایل با فجیره، ۱۵۰ مایل با مسقط، کراچی با ۳۵۸ مایل و بمبئی با ۷۸۵ مایل دریایی می‌تواند نقش مهمی را در ترانزیت کالا به این بنادر داشته باشد. بنابراین آمریکا چاره‌ای جز معافیت این بندر از تحریم‌ها نداشت.

اقیانوس هند کانون و قلب تجارت جهانی قلمداد می‌شود و کوتاه‌ترین مسیرهای دریایی در این منطقه قرار دارد؛ چراکه اقیانوس آتلانتیک را به اقیانوس هند وصل می‌کند. از این رو توسعه دریایی و ترافیک دریایی در بنادر منطقه اقیانوس هند رو به رشد است. و منطقه اقیانوس هند به یک منطقه اصلی برای تجارت جهانی تبدیل شده و در مقایسه با سایر اقیانوس‌ها شاهد افزایش تجارت در این منطقه هستیم که با توسعه بندر چابهار ایران می‌تواند سهم قابل توجهی در تجارت دریایی این مسیر داشته باشد.

