



شماره
۳۵
۹ مرداد ۱۳۹۹

معاون اول رئیس جمهور

هدف ما
ارتقای جایگاه
توانزیتی
ایران است



بایندر

پایان غم انگیز فیلم هندی

بایندر دلایل عدم موفقیت
هندی هادر پروژه توسعه چابهار
را بررسی می کند



ورود فناوری بلاکچین به عرصه
خدمات بندری؛

اولین ترمینال مبتنی بر بلاکچین
در سریلانکا راه اندازی شد

با حضور دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
ایران برگزار شد

نشست هم اندیشی نمایندگان امور
مالیاتی با مسئولان انجمن کشتیرانی

داستان جلد ۱۲

رویای همکاری های دریایی ایران و هند به سال های نخست قرن جاری بازمی گردد. طرح کریدور حمل و نقل بین هند و روسیه از طریق ایران با امضا شدن توافقنامه ای برای ایجاد یک مسیر حمل و نقل ۷۵۰۰ کیلومتری بین مسکو، تهران و دهلی نومی رفت تا اجرایی شود. طرحی که می خواست دالان حمل و نقل و گذر بین المللی چابهار بین ایران، افغانستان و هند با در نظر گرفتن ظرفیت های اقتصادی و تجاری بالا باشد. در این طرح حتی دیده شده بود که راه آهن مابین ایرانشهر و بیرجند به آسیای میانه و سرخس، پل ارتباطی لازم را ایجاد کند.



استحاق جهانگیری | معاون اول رئیس جمهور

برنامه هفتم توسعه باید به شکلی تدوین شود که جایگاه ترانزیتی ایران ارتقا پیدا کند. چرا که ارتقای موقعیت ترانزیتی کشور برای پیشرفت و توسعه و افزایش قدرت بازدارندگی ایران لازم و ضروری است.



مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان

رشد ۱۴ درصدی شناورهای کانتینری بندر شهید رجایی



مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: از ابتدای سال جاری تا پایان تیر، ۵۲۸ فرود شناور کانتینری در بندر شهید رجایی پهلو دهی شد که در قیاس با مدت مشابه سال قبل، رشد ۱۴ درصدی داشته است.

علیرضا محمدی کر جی ران اظهار کرد: مجتمع بندری شهید رجایی مهمترین بندر کانتینری کشور به شمار می آید که با برخورداری از ۱۲ اسکله کانتینری، ۹۰ درصد از عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری کشور را به خود اختصاص داده است.

وی درباره فعالیت های صورت گرفته در حوزه کانتینری بندر شهید رجایی گفت: از ابتدای سال جاری تا پایان تیرماه، ۵۲۸ فرود شناور کانتینری در بندر شهید رجایی پهلو دهی شد که عملیات تخلیه و بارگیری ۴۸۲ هزار TEU کانتینر طی این مدت به ثبت رسیده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به رشد ۱۴ درصدی در پذیرش کشتی های کانتینری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته تصریح کرد: از این تعداد شناور، چهار فرود کشتی کانتینر نسل هفتم (مگاسایز) بوده که با بهره گیری از دستگاه های مدرن و نیروهای متخصص نرم تخلیه و بارگیری به ۱۶۰ باکس (BOX) در ساعت ارتقا یافته است.

محمدی کر جی ران که به تازگی به سمت مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان منصوب شده است در پایان اظهار کرد: تداوم پهلو دهی این شناورها که البته متعلق به ناوگان ملی کشور است می تواند زمینه ساز تحولی مطلوب در حوزه تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری پدید آورد.



با حضور دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد

نشست هم اندیشی نمایندگان امور مالیاتی با مسئولان انجمن کشتیرانی

در خصوص عملکرد مالیاتی شان انجام شده صورت می گیرد.

مسعود پل مه در این خصوص افزود: خوشبختانه در سال جاری هم این توافق استمرار پیدا کرده و توانستیم از ۷ نماینده که از کارشناسان حوزه مالی و مالیاتی هستند بهره ببریم. در همین خصوص جلسه ای به میزبانی انجمن کشتیرانی به منظور هم اندیشی و هماهنگی در ارائه بهترین خدمات به اعضا و همچنین برنامه ریزی در جهت پویایی عملیات مالی شرکت ها و جلوگیری از زیان شرکت های عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از برگزاری نشست هم اندیشی نمایندگان امور مالیاتی با مسئولان انجمن کشتیرانی خبر داد و گفت: بر اساس توافقی که در سال ۱۳۷۶ با سازمان امور مالیاتی داشتیم، به منظور حضور کارشناسان مطلع و متخصص از حوزه کسب و کار خدمات دریایی و بندری توافق حاصل شد که نمایندگان مالیاتی انجمن در تمام مراحل حل اختلاف و رسیدگی به اعتراض های ثبت شده حضور داشته باشند.

این حضور به منظور دفاع شرکت های ارائه دهنده خدمات بندری و دریایی نسبت به وضع مالیات و جرایمی که



افزایش ۲۷/۵ درصدی صادرات نفت عراق به چین

با وجود آشفستگی بازار نفت خام در نیمه اول سال ۲۰۲۰، عراق توانسته صادرات نفت خام خود به چین را افزایش دهد. چین اصلی ترین مشتری نفت عراق محسوب می شود و آمارها از افزایش ۲۷/۵ درصدی صادرات به این کشور حکایت دارد. شرکت Bancherco Costa گزارشی منتشر کرده و تحلیل از بازار نفت و توافقات اوپک و عراق داشته است. در این گزارش هفتگی آمده است که قیمت نفت دوباره در حال جان گرفتن است.



ارسال کالا به آسیای میانه از طریق افغانستان و تاجیکستان

مصطفی آیتی، مدیرکل ترانزیت گمرک ایران اعلام کرد: برای اولین بار دو کامیون از مبدأ گمرک شهید رجایی بندرعباس به مقصد قرقیزستان از مسیر افغانستان - تاجیکستان در کریدور جایگزین کنای ارسال شد. کریدور کنای از کشورهای قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران تشکیل شده و به عنوان مسیر کوتاه و جایگزین برای ارسال کالا از بندر جنوبی ایران به کشورهای آسیای میانه راه اندازی شده است.





شیشیر اوپاد هیایا | کارشناس هندی

بهره برداری از کریدور هند-ایران و روسیه که مدت‌هاست منتظر آن هستیم نه تنها به افزایش مبادلات بین این سه کشور منجر خواهد شد بلکه به خنثی شدن اثر تحریم‌ها علیه ایران نیز منتج می‌شود.

خبر ویژه

توسعه خطوط کشتیرانی میان عربستان، امارات و مصر؛

بندر جبل علی به عین السخنه مصر متصل شد



سازمان بنادر عربستان سعودی اعلام کرد در یک همکاری مشترک با مجموعه بین‌المللی بنادر دبی (DP World) اولین خط کشتیرانی مستقیم از دبی به مصر را راه‌اندازی کرده است.

بنابر گزارش سسی نیوز و به نقل از گلف نیوز، این خط مستقیم از بندر جبل علی دبی آغاز شده و از طریق بندر جده به بندر عین السخنه مصر می‌رسد. اعلام این خبر موج تازه‌ای در صنعت کشتیرانی منطقه ایجاد کرد. هدف از ایجاد این خط ارائه خدمات کشتیرانی و بندرگاهی در سواحل دریای سرخ است. مجموعه بین‌المللی بنادر دبی در دسامبر سال ۲۰۱۹ توافقی را با اداره بنادر عربستان مبنی بر مدیریت توسعه و نوسازی بندر جده به امضا رساند.

براساس این توافق، DP مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری برای تقویت زیرساخت‌ها و مدرنیزاسیون بندر جده اختصاص می‌دهد تا این بندر مهم بتواند پذیرای کشتی‌های حمل‌کنانتینر در ابعاد بزرگ باشد.

به گفته مقامات عربستانی، این خط در واقع اولین خط مستقیم کشتیرانی به شمار می‌رود که دو بندر مهم آسیایی را به بندر مهمی در آفریقا متصل می‌سازد و امکان حمل و نقل کانتینری در ابعاد گسترده را در دریای سرخ فراهم می‌سازد. این خط بندر جده را با بندر بیشتری در شرق و غرب متصل خواهد کرد. بدین ترتیب، بندر جده گذرگاهی مرکزی و منطقه‌ای خواهد بود که به عنوان مرکز پشتیبانی لجستیکی نقش بیشتری در زنجیره تامین جهانی خواهد داشت. افزایش حجم مبادلات تجاری و ترانزیتی میان کشورهای منطقه و گرفتن سهم بیشتر از کشتی‌های دریای سرخ از اهداف این طرح بوده است.



ورود فناوری بلاکچین به عرصه خدمات بندری؛

اولین ترمینال مبتنی بر بلاکچین در سریلانکا راه‌اندازی شد

دیجیتال‌سازی کاهش هزینه‌های عملیاتی بسیار زیادی برای همه دست‌اندرکاران زنجیره تامین به ارمغان می‌آورد. تعهد ما بر استفاده از تکنولوژی است در جهت افزایش کارایی فرایندهای مربوط به مشتریان. همکاری با ترید لنز گامی مهم و روبه جلو است در مقاوم‌سازی حوزه دیجیتال ما و کاهش خسارات ناشی از تبدیل فرایندهای دستی به دیجیتال. «گفتنی است ترید لنز با ۱۱۰ گروه و ترمینال در سراسر جهان ارتباط دارد و مجموعه فرایندهای زنجیره تامین از اجاره کانتینر تا ترخیص گمرکی و تسویه حساب را قابل مشاهده و پیگیری خواهد ساخت. این اتفاق می‌تواند تحولی در جهت مدرن سازی خدمات دریایی و بندری باشد.

اولین ترمینال کانتینری شراکتی و خصوصی (PPP) در سریلانکا با بکارگیری فناوری بلاکچین و زنجیره تامین کار خود را آغاز کرد.

به گزارش سسی نیوز و به نقل از پایگاه پورت استراتژی، مجموعه ترمینال‌های آسیای جنوبی (SAGT) با همکاری ترید لنز یک سیستم تمام دیجیتال را برای انجام عملیات بندرگاهی و بارگیری پیاده‌سازی کرده که مبتنی بر آخرین دستاوردهای صنعت بلاکچین است.

این اقدام با تبدیل فرایندهای اداری دستی، کاغذی و زمان‌بر به فرایندهای اتوماتیک و دیجیتالی، صنعت کشتیرانی سریلانکا را متحول خواهد ساخت. «این تدوین، مدیر بازرگانی این مجموعه گفته است:» این



ایران نفتکشی را که توسط آمریکا توقیف شده بود پس گرفت

موسسه انگلیسی حقوق بشر اعلام کرد نفتکشی که توسط آمریکا و به خاطر دور زدن تحریم‌های ایران توقیف شده بود، توسط ایران باز پس گرفته شده است. تصاویر ماهواره‌ای نشان می‌دهد یک نفتکش که در روز ۵ جولای و به خاطر دور زدن تحریم‌های علیه ایران توسط آمریکا توقیف شده بود توسط ایران پس گرفته شده است. نام این نفتکش گلف اسکای بود و با پرچم کشور دومینیکا فعالیت می‌کرده است.



پیش بینی تداوم بحران در بازار جهانی نفت

در حالی که اقتصاد جهان آهسته‌روند بهبود را در پیش گرفته و در حال کمر راست کردن از بحران کروناست، اما بعید است که به این زودی شاهد بهبود اوضاع در بازار جهانی نفت باشیم. روند کاهش نیاز به نفت از ابتدای این قرن آغاز شده و تداوم خواهد داشت. به همین دلیل پیش بینی می‌شود که ۴۰۰ شرکت نفتی در آستانه ورشکستگی قرار بگیرند.



آخوندی در خصوص تعریف کریدورهای اصلی کشور و ارتباط آن با بندر شهید بهشتی اظهار کرد: کریدورهای مختلفی است که از این بندر می توانند برای رساندن بار به مقصد استفاده کنند. کریدور جنوب - غرب و همین طور کریدور جنوب - شمال که هر کدام از این ها مقاصد و کشورهای خاصی را تحت پوشش قرار خواهند داد



بایندر دلایل عدم موفقیت هندی ها در طرح توسعه بندر چابهار را بررسی می کند

پایان غم انگیز فیلم هندی

نیمه دوم سال اول همکاری

آبان ماه سال ۹۶ بود که خبر رسید هند قصد دارد اولین محموله کمک هایش به افغانستان را از طریق بندر چابهار ارسال کند. این محموله شامل ۱۵ هزار تن گندم کمکی هند به افغانستان بود که پس از آن نیز در چند مرحله دیگر و از همین طریق تکرار شد. در همان روزها عباس آخوندی، وزیر وقت راه و شهرسازی دیداری را با مشاور امور خارجی هند در عشق آباد داشت و اعلام کرد که از سرمایه گذاری هندی ها در چابهار استقبال می کند. این دیدار در حاشیه همایش توسعه همکاری منطقه ای برای افغانستان (RECCA) در عشق آباد، پایتخت ترکمنستان با وزیر مشاور در امور خارجی هند دیدار و درباره گسترش روابط دو جانبه گفت و گو کرد. آخوندی گفت که توسعه چابهار گامی اساسی در راستای تحقق راهبرد دولت در توسعه محور شرق و تسهیل ارتباطات منطقه بویژه ارتباط کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی با دریای عمان و اقیانوس هند است؛ به همین دلیل از سرمایه گذاری دیگر کشورها از جمله هندوستان استقبال می کنیم. در نهایت وزیر وقت، ارسال نخستین محموله از هند به افغانستان از طریق بندر چابهار را آغازگر فصلی نو در روابط اقتصادی هند و ایران خواند. او حتی به همکاری ضعیف تجاری سه کشور هندوستان، ایران و روسیه در چارچوب کریدور شمال - جنوب اشاره کرد و اظهار داشت: حجم مبادلات تجاری میان هندوستان و روسیه سالیانه

رو بای همکاری های دریایی ایران و هند به سال های نخست قرن جاری بازمی گردد. طرح کریدور حمل و نقل بین هند و روسیه از طریق ایران با امضا شدن توافقنامه ای برای ایجاد یک مسیر حمل و نقل ۷۵۰۰ کیلومتری بین مسکو، تهران و دهلی نو می رفت تا اجرایی شود. طرحی که می خواست دالان حمل و نقل و گذر بین المللی چابهار بین ایران، افغانستان و هند با در نظر گرفتن ظرفیت های اقتصادی و تجاری بالا باشد. در این طرح حتی دیده شده بود که راه آهن مابین ایران شهر و بیرجند به آسیای میانه و سرخس، پل ارتباطی لازم را ایجاد کند. این طرح در برنامه ششم توسعه نیز به ثبت رسید و توسعه سواحل چابهار و مکران نیز در آن لحاظ شده بود. اما چه شد که حتی بعد از گذشت نزدیک به دو دهه، همچنان این رویای شیرین به واقعیت نیویسته و همواره به عنوان طرحی درخشان بر روی کاغذ باقی مانده است. در پرونده پیش رو، نگاهی به رویدادهای سال های اخیر این طرح داشته ایم و همکاری که در نهایت به نظر می رسد با عدم همکاری یک ضلع مهم آن، یعنی طرف هندی به سرانجام نخواهد رسید.



محمد راستاد، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی حتی پیش از برنامه رسمی امضای موافقتنامه چابهار، برای نخستین بار از تمایل سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری هندی ها در چابهار خبر داد و گفت: در رابطه با اپراتوری بندر چابهار سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری برای تجهیز بندر به صورت BOT در حال انجام است که شرکت های هندی آن را انجام خواهند داد



در نیمه دوم آبان ماه روسای جمهور هند، افغانستان و ایران در چابهار گرد هم آمدند تا توافقنامه ای را برای ارتقای همکاری های اقتصادی و تجاری با مرکزیت چابهار به امضا برسانند. پس از آن توافقنامه، حسن روحانی قانون موافقتنامه چابهار را پس از مصوبه مجلس شورای اسلامی به وزرات راه و شهر سازی ابلاغ کرد. بر این اساس در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، «قانون موافقتنامه تاسیس دالان حمل و نقل و گذر بین المللی بین دولت های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند (موافقتنامه چابهار)» جهت اجرا به وزارت راه و شهر سازی ابلاغ شد



را به صورت BLT توسط شرکت ایرانی در دستور کار داریم. راستاد اعتقاد داشت که با ورود هندی ها به عرصه سرمایه گذاری چابهار، این بندر به هاب ترانزیتی منطقه تبدیل می شود. او حتی گفت که پیش بینی می شود ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار را تا سال ۱۴۰۹ (۲۰۳۰ میلادی) به ۸۰ میلیون تن برسد و البته تحقق آن را منوط به تعهد همه طرفین موافقتنامه دانست. چند روز بعد - یعنی اواخر آذرماه ۹۶ - نیز عباس آخوندی ضمن اشاره به ابعاد بزرگ این پروژه ملی، از نقش آن در ایجاد ثبات در منطقه یاد کرد و گفت: بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان دروازه ملل، نقش کشور ما را در منطقه باثبات تر می کند و این امکانات جدید را برای بهره مندی دیگر کشورها در اختیار آنها قرار می دهد. شعار ما در وزارت راه، برقراری ارتباط و اتصال با همه کشورهای است و این مهم، به واسطه موقعیت ژئوپولیتیک بندر شهید بهشتی امکان پذیر خواهد شد. آخوندی در خصوص تعریف کردیدهای اصلی کشور و ارتباط آن با بندر شهید بهشتی اظهار کرد: کردیدهای مختلفی است که از این بندر می توانند برای رساندن بار به مقصد استفاده کنند. کردیدور جنوب - غرب و همین طور کردیدور جنوب - شمال که هر کدام از این ها مقاصد و کشورهای خاصی را تحت پوشش قرار خواهند داد. ما به دنبال این هستیم که این کردیدورها را با راه اندازی بندر شهید بهشتی فعال تر کنیم. وزیر وقت راه و شهرسازی به مشارکت در ساخت بندر مهم کشور اشاره کرد و گفت: این یک آغاز همکاری میان ما و کشور هند بود. به طوری که آنها در فاز نخست این پروژه ۸۵ میلیون دلار و در فاز دوم نیز ۱۵۰ میلیون دلار سرمایه گذاری کرده اند. ما البته به غیر از این سرمایه گذاری، به همکاری و مشارکت میان یکدیگر فکر می کنیم و این مسئله برایمان اهمیت دارد. او توسعه ارتباطات دیگر برای ایجاد همبستگی حمل و نقلی را بسیار مهم دانست و خاطر نشان کرد: بحث مهم دیگر، ارتباط بندر شهید بهشتی چابهار با مرکز کشور است و این مسئله با ایجاد شبکه ریلی ایجاد می شود. به همین منظور به دنبال احداث خط ریل از بندر چابهار به زابل، زاهدان، بیرجند و دیگر نقاط کشور هستیم تا این مسیر تا شمال کشور تداوم یابد. ضمن اینکه باید به ایجاد یک مسیر زمینی با کیفیت به طول ۴۰ کیلومتر میان چابهار و زاهدان نیز بیاندیشیم.



بندر چابهار به افغانستان تثبیت جایگاه بندر چابهار در ترانزیت کالا است. در روز انعقاد قرارداد و افتتاح رسمی بندر شهید بهشتی چابهار نیز علاوه بر حسن روحانی، نمایندگان ۱۳ کشور جهان حضور داشتند.

آغاز سرمایه گذاری هندی ها در چابهار

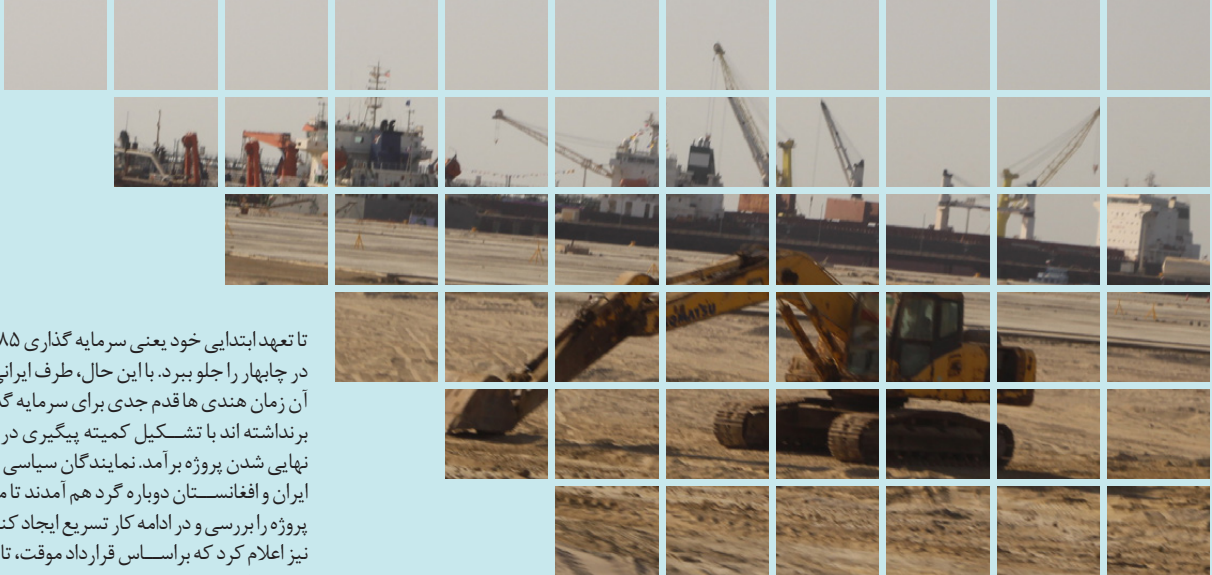
برای تحقق توافقنامه چابهار، طرف هندی تعهد کرده بود تا پروژه سرمایه گذاری در بندر چابهار را کلید بزند. محمد راستاد، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی حتی پیش از برنامه رسمی امضای موافقتنامه چابهار، برای نخستین بار از تمایل سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری هندی ها در چابهار خبر داد و گفت: در رابطه با اپراتوری بندر چابهار سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری برای تجهیز بندر به صورت BOT در حال انجام است که شرکت های هندی آن را انجام خواهند داد. منابعی که از طریق صندوق توسعه ملی برای توسعه بندر شهید بهشتی چابهار پیش بینی شده ۴۰۳ میلیون دلار است که صرف تجهیزات بندر خواهد شد و قراردادی

هفت میلیون تن، اما سهم ایران در ترانزیت این مبادلات صفر است. برای همین در همان دیدار توجه بیشتر طرف هندی به این طرح را خواستار شد. «میشر جاوید اکبر» مشاور وزیر در امور خارجی هندوستان نیز قول داد که موضوع را به صورت جدی پیگیری خواهد کرد. این پیگیری خیلی سریع نتیجه داد و طرفین را پای میز مذاکره نشاند.

امضای توافقنامه چابهار میان هند، ایران و افغانستان

در نیمه دوم آبان ماه روسای جمهور هند، افغانستان و ایران در چابهار گرد هم آمدند تا توافقنامه ای را برای ارتقای همکاری های اقتصادی و تجاری با مرکزیت چابهار به امضا برسانند. پس از آن توافقنامه، حسن روحانی قانون موافقتنامه چابهار را پس از مصوبه مجلس شورای اسلامی به وزرات راه و شهر سازی ابلاغ کرد. بر این اساس در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، «قانون موافقتنامه تاسیس دالان حمل و نقل و گذر بین المللی بین دولت های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری هند (موافقتنامه چابهار)» جهت اجرا به وزارت راه و شهر سازی ابلاغ شد. مفاد این توافقنامه در روز یکم آذرماه در مجلس به تصویب رسید و ۲۲ روز بعد نیز مورد تایید شورای نگهبان قرار گرفت. چند روز بعد، بهروز آقایی مدیر کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در بازدید از بندر چابهار اظهار کرد: بندر اقیانوسی چابهار به عنوان پل دسترسی به کشورهای آسیای میانه و CIS مورد توجه ترانزیتی و ترانزیتی کشورهای منطقه قرار دارد که جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی در استان و ترانزیت محموله ۱۰۰ هزار تنی کالای کشور هند از طریق

احمد پیمان: نزدیک به هزار تن از کانتینرهای سنگ تالک افغانستان از بندر چابهار به هند صادر شده اما با گذشت هشت ماه شرکت‌های افغانستانی هنوز نتوانسته‌اند طلب‌های خود را از هندی‌ها وصول کنند. وزارت حمل و نقل افغانستان نیز تأیید می‌کند که به رغم این معافیت‌ها، چالش‌ها در مورد فعالیت‌های بازرگانی از راه بندر چابهار وجود دارد



تا تعهد ابتدایی خود یعنی سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلاری در چابهار را جلو ببرد. با این حال، طرف ایرانی که می‌دید تا آن زمان هندی‌ها قدم جدی برای سرمایه‌گذاری در چابهار برداشته‌اند با تشکیل کمیته پیگیری در صدد اجرایی و نهایی شدن پروژه برآمد. نمایندگان سیاسی سه کشور هند، ایران و افغانستان دوباره گرد هم آمدند تا موانع تحقق این پروژه را بررسی و در ادامه کار تسریع ایجاد کنند. بهروز آقایی نیز اعلام کرد که براساس قرارداد موقت، تا ورود تجهیزات اصلی قرارداد فیمابین، به مدت ۱۸ ماه پورت اپراتوری موقت بخشی از بندر چابهار به شرکت هندی اجی به جی ال و شرکت ایرانی جوینت ونچر آن واگذار می‌شود. او همچنین خبر داد که با افتتاح رسمی شرکت آئی پی جی ال هندوستان در منطقه آزاد چابهار که هند مختصاً برای توسعه و تجهیز بندر چابهار آن را ایجاد کرده، عملاً فرآیند اجرایی موافقتنامه ایران، هند و افغانستان موسوم به موافقتنامه چابهار وارد فرآیند اجرایی می‌شود. مدیر کل بندر و درانوردی سیستان و بلوچستان همچنین اعلام کرد که در قرارداد موقت، هندی‌ها پورت اپراتور موقت بخشی از فاز اول بندر شهید بهشتی را به همراه شرکت ایرانی جوینت ونچر برعهده خواهند گرفت و این قرارداد تا ورود تجهیزات قرارداد اصلی تا یک و نیم سال آینده برای درگیر کردن هند در بندر چابهار اعتبار خواهد داشت. در قرارداد اصلی، هند دو اسکله از فاز اول توسعه بندر چابهار را مجهز به تجهیزات ترابری - دریایی و جراثقیل‌های تخلیه و بارگیری به ارزش بیش از ۸۵ میلیون دلار می‌کند که بخش اول این تجهیزات شامل ۴ دستگاه گنتری کرین با ساخت در شرکت تولید کننده تا یک‌نیم تا دو سال آینده پس از پایان قرارداد موقت وارد بندر می‌شوند.

بدعهدی هندی‌ها در سرمایه‌گذاری بندر چابهار

در حالی که قرارداد موقت حضور هندی‌ها جایگزین قرارداد اصلی سرمایه‌گذاری هندی‌ها در چابهار شده بود، گذشت زمان موضوع عدم اقدام لازم طرف هندی را عیان تر ساخت. پیگیری‌های طرفین نیز نتیجه خاصی نداشت و این مسئله، بدگمانی را در میان فعالان صنعت حمل و نقل دریایی کشور نسبت به تمایل جدی هندی‌ها برای حضور موثر در چابهار دامن زد. مسعودیل مه، دبیر کل انجمن شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در واکنش به بدعهدی هندی‌ها در زمستان ۹۸ گفت که هندی‌ها حتی یک سنت از ۲۲۰ میلیون دلاری که متعهد به سرمایه‌گذاری در چابهار شدند را به ایران نیاوردند. او به سرمایه‌گذاری موازی چینی‌ها در پاکستان اشاره کرد و گفت: چین کریدور دریایی راه ابریشم جدید را احیا کرده و ۳۲۸ میلیارد دلار صرفاً در یک راه یک کمربند به عنوان یکی از اجزای منظومه مروارید سرمایه‌گذاری داشته که فقط ۴۶ میلیارد دلار آن در پاکستان بوده است. اما در سوی قرارداد ما با هندی‌ها با وجود



۴ هزار میلیارد تومان برای اتصال چابهار به شبکه ریلی

پس از اظهارات وزیر راه و شهرسازی وقت، خیرالله خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل نیز گفت که اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی از طریق راه آهن زاهدان به ۴ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد و اگر این بودجه تامین شود، طرح اتصال طی مدت ۴ سال اجرایی خواهد شد. او گفت که این پروژه البته آغاز شده و تا پایان روزهای آذر ۹۶ نیز حدود ۲۶ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. با این حال، خادمی در پایان صحبت‌هایش به نقش هندی‌ها در این پروژه نیز اشاره کرد و گفت: قطعاً تا ۴ هزار میلیارد تومان برای ساخت این پروژه از محل منابع دولتی امکان پذیر نیست و این اعتبارات باید از محل فاینانس و یا سرمایه‌گذاری‌های هندی‌ها تامین شود.

نقش هندی‌ها پررنگ تر می‌شود

پس از امضای موافقتنامه چابهار، هندی‌ها خودشان را برای حضور در بندر ایران مشتاق نشان دادند. هفته اول دی ۹۶ بود که سوراب کومار، سفیر وقت هند در ایران به منظور آشنایی با ظرفیت تجاری و جاذبه‌های گردشگری از مجتمع بندری خرمشهر و آبراه بین‌المللی اروند بازدید کرد. حالا انگار بندر ایران مشتری‌های بیشتری دارد. محمدعلی سعیدی پور مدیر، مدیر کل وقت موافقتنامه‌ها و توسعه بازار سازمان بندر و دریانوردی در روز ۸ دی ماه از برنامه ریزی هند برای سرمایه‌گذاری ۲۳۵ میلیون دلاری در بندر چابهار برای خرید و تامین تجهیزات بندری در زمینه عملیات تخلیه و بارگیری خبر داد و گفت: کشورهای بسیاری علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری و در حال سرمایه‌گذاری در بندر چابهار هستند اما نمی‌خواهند نامی از آنها برده شود. او گفت که در راستای توسعه بندر چابهار مدت‌هاست که هندی‌ها ابراز تمایل برای سرمایه‌گذاری کرده‌اند و برنامه‌ریزی آنها برای سرمایه‌گذاری در حوزه تجهیزات بندری است. این سرمایه‌مجموعاً ۲۳۵ میلیون دلار بوده و هندی‌ها در صدد هستند تا آن را در حوزه تجهیزات مورد نیاز برای تخلیه و بارگیری، تجهیزات عملیاتی، تجهیزات مورد

پس از امضای موافقتنامه چابهار، هندی‌ها خودشان را برای حضور در بندر ایران مشتاق نشان دادند. هفته اول دی ۹۶ بود که سوراب کومار، سفیر وقت هند در ایران به منظور آشنایی با ظرفیت تجاری و جاذبه‌های گردشگری از مجتمع بندری خرمشهر و آبراه بین‌المللی اروند بازدید کرد

نیاز برای حمل کانتینرهای سنگ تالک و... است. سعیدی پور حتی اعلام کرد که با سرمایه‌گذاری هندی‌ها، حجم عملیات تخلیه و بارگیری در بندر چابهار افزایش یافته و روز به روز نیز شرایط بهتر خواهد شد. به هر حال، همواره خبرهای موافقی از تعهد هندی‌ها برای سرمایه‌گذاری و افزایش حجم آن در چابهار به گوش می‌رسید و این روند تا حدود ۲ سال ادامه داشت. برخی رسانه‌ها اعلام کردند که هند برای سال ۲۰۱۹ قصد دارد ۱۴ میلیون دلار دیگر نیز به سرمایه‌گذاری‌های قبلی خود در چابهار بیفزاید.

آغاز تحریم‌ها در سایه معافیت چابهار

با خروج آمریکا از برجام در اردیبهشت ۹۷ و آغاز تحریم‌های ظالمانه این کشور علیه جمهوری اسلامی ایران، توافقنامه چابهار می‌رفت تا در سایه سنگین سیاست به فراموشی سپرده شود. اما اعلام خبر معافیت بندر چابهار از سوی آمریکا که با هدف کمک به اقتصاد افغانستان منتشر شد، نوید تداوم همکاری میان ایران و هند را می‌داد. هند اجازه یافت



به نظر می رسد که با آغاز تحریم های ظالمانه علیه ایران حدود ۵ ماه پس از امضای توافقنامه چابهار، هندی ها تمایل جدی خود را برای سرمایه گذاری در این بندر استراتژیک از دست داده باشند. محمد مهدی جوانمرد، رایزن بازرگانی ایران در کابل اما این ادعا را رد کرد و گفت که آمریکا به هند تعهد کتبی عدم تحریم چابهار را داده و بنابراین، سرمایه گذاری این کشور در چابهار مشکلی را ایجاد نخواهد کرد



مرز افغانستان امضا کردند، ایران به علت تاخیر طرف هندی در تامین بودجه تصمیم گرفته است احداث را خودش انجام دهد. ایران می خواهد این پروژه را یک تنه و با استفاده ۴۰۰ میلیون دلاری از صندوق توسعه ملی پیش ببرد و تا سال ۲۰۲۲ میلادی به بهره برداری برساند. هندی ها اما کنار گذاشتن شان را نه به خاطر بدعهدی های مداوم، که به دنبال نهایی شدن سند برنامه ۲۵ ساله جامع همکاری های ایران و چین به ارزش ۴۰۰ میلیارد دلاری می دانند. پروژه خط آهن میان شرکت راه آهن ایران و شرکت دولتی ساخت راه آهن هند مورد گفتگو قرار گرفته بود، بخشی از تعهد هند به توافق سه جانبه میان هند، ایران و افغانستان برای احداث یک مسیر جایگزین به افغانستان و آسیای میانه بود. در جریان سفر نادرنا مودی، نخست وزیر هند به تهران برای امضای توافق چابهار با حسن روحانی، رئیس جمهور ایران و رئیس جمهور افغانستان، دو شرکت یادداشت تفاهمی با یکدیگر امضا کردند. این یادداشت تفاهم احداث خط آهن چابهار-زاهدان بخشی از «کریدور ترانزیتی در توافق سه جانبه میان هند، ایران و افغانستان» بود. شرکت دولتی ساخت راه آهن هند (IRCON) متعهد شد تا تمامی خدمات از ساخت ریل تا تامین مالی برای پروژه (حدود ۱.۶ میلیارد دلار) را فراهم کند. با این حال، علی رغم بارها بازدید مهندسان هندی و آماده سازی توسط شرکت راه آهن ایران، هند ظاهراً به علت نگرانی از تحریم های آمریکا، هرگز کار را شروع نکرد. مقامات هندی مدعی هستند آمریکا معافیت تحریمی برای بندر چابهار و این خط آهن تا زاهدان فراهم کرد اما یافتن تامین کننده تجهیزات و شرکا به علت نگرانی در مورد تحریم ها دشوار بود. هند اکنون واردات نفت از ایران را به صفر رسانده است. این بهانه ها اما می تواند طرح ۵۰۰ میلیون دلاری هندی ها برای توسعه چابهار و همچنین سرمایه گذاری ۵.۱ میلیارد دلاری برای ساخت مجموعه ای از جاده ها و راه آهن را روی هوا ببرد. در روزهای اخیر نیز خبرهای ضدونقیضی از رویارویی طرفین در عدم ارائه خدمات دریایی و بندری شنیده شده که شانس ادامه حضور هندی ها را در چابهار کم رنگ تر می کند. داستان جذاب ورود هند به جنوب غربی ایران و دست یابی اش به بازار افغانستان، روسیه و کشورهای سی.آی.اس انگار پایان غم انگیزی دارد و آن، فرصت سوزی چهار ساله برای توسعه بندر چابهار است.



مسعود پل مه: سال ۹۶ آزمایش ریلی کریدور شمال - جنوب توسط هندی ها با دو کاننیر انجام شد، جابه جایی این دو کاننیر از بندر عباس تا آستارا ۹۰ روز طول کشید و طرف هندی هم عطا ی سرمایه گذاری را به لقای ش بخشید و تا این لحظه هیچ اتفاقی که عملیات ترانزیتی در این بخش برای ما نوید دهد، نداشته ایم

آمریکا مقرر این بدعهدی است؟

به نظر می رسد که با آغاز تحریم های ظالمانه علیه ایران حدود ۵ ماه پس از امضای توافقنامه چابهار، هندی ها تمایل جدی خود را برای سرمایه گذاری در این بندر استراتژیک از دست داده باشند. محمد مهدی جوانمرد، رایزن بازرگانی ایران در کابل اما این ادعا را رد کرد و گفت که آمریکا به هند تعهد کتبی عدم تحریم چابهار را داده و بنابراین، سرمایه گذاری این کشور در چابهار مشکلی را ایجاد نخواهد کرد. اما برخلاف این اظهارات، برخی مقامات افغانستانی که ذینفع مستقیم این توافقنامه هستند معتقدند که سایه سیاه آمریکا و تحریم هایش باعث شده تا هندی ها عقب بکشند. سخی احمد پیمان، معاون اتاق صنایع و معادن افغانستان می گوید که تحریم های آمریکا مانع فعالیت های بازرگانی این کشور از راه بندر چابهار است. به گفته احمد پیمان، برغم معافیت بندر چابهار از تحریم های آمریکا ولی با توجه به کارشناسی این کشور، شرکت های افغانستان هنوز نتوانسته اند هزینه محموله های صادراتی خود به هند را دریافت کنند. به دنبال اعلام رسمی معافیت بندر چابهار از تحریم های آمریکا، صادر کنندگان افغانستانی تا کنون بیش از ۵۰ کاننیر محموله از طریق بندر چابهار به هند صادر کرده اند. احمد پیمان افزود: نزدیک به هزار تن از کاننیرهای سنگ تالک افغانستان از بندر چابهار به هند صادر شده اما با گذشت هشت ماه شرکت های افغانستانی هنوز نتوانسته اند طلب های خود را از هندی ها وصول کنند. وزارت حمل و نقل افغانستان نیز تایید می کند که به رغم این معافیت ها، چالش ها در مورد فعالیت های بازرگانی از راه بندر چابهار وجود دارد.

و سرانجام، قطع موقت همکاری

«ایران، هند را از پروژه خط آهن بندر چابهار کنار گذاشت!» این خبر که چند روز پیش رسانه ای شد شاید نقطه ای بر پایان قرارداد موافقتنامه چابهار باشد. ۴ سال پس از اینکه هند و ایران توافقی برای احداث خط آهن بندر چابهار تا زاهدان هم راستا با

علی سینا ساند، سخنگوی وزارت حمل و نقل افغانستان در این باره گفت: بندر چابهار از تحریم های آمریکا مستثنا است و اگر چالشی وجود داشته باشد ما به دنبال حل آن هستیم.

MARINE SAMIN PARS SHIPPING & INT'L TRANSPORT CO. (MSP)

- سرویس فیدری از بنادر جنوبی به بندر جبل علی و بالعکس
- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویسهای کانتینری
- حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت داخلی و خارجی با انتخاب مناسبترین شیوه حمل در کوتاهترین زمان



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
مارین سمن پارس

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی پلاک ۱۲، طبقه ۴

تلفن ۸۸۱۷۸۳۳۰ فکس ۸۸۱۷۸۳۳۹ ایمیل: Info@m-sp-co.com



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۴

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



دولت مهم، کیفیت آموزشی
موسسه آموزش عالی آوناسار



سازمان نادر دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS