**همکاری ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی چابهار با بنادر هاب منطقه ای و فرامنطقه ای**

دکتر هادی اعظمی[[1]](#footnote-1)

aazami@um.ac

مهدی مظفری زاده[[2]](#footnote-2)

mahdimozaffarizadeh@mail.um.ac.ir

**چکیده :**

در اثر توسعه حمل ونقل بین المللی، شهرها و بنادر مجبور به همکاری بیشتر با یکدیگر شده اند تا در کنار هم بتوانند ادامه حیات دهند. بنادر كارا و فعال، علاوه بر تنوع در صادرات و خروج از اقتصاد تك محصولی، نقش ارزشمندی در كاهش بهای تمام شده كالاها دارند و با توجه به گستردگی سواحل دریایی كشور،این زیرساخت ها می توانند جریان سرمایه گذاری را به درون فضای ملی هدایت كنند و همچنین با توجه به اهمیت بسیار بالای سواحل مکران و بندر چابهار می توان نقش استراتژیکی بیشتر در منطقه و جهان ایفا کند. این شناخت با بررسی و تحلیل مولفه های مهم در زیر ساخت ها و قوانین و همچنین سیاست اقتصادی کشور با همسایگان کشور و بنادر هاب جهان می توان بدست آورد.آنچه حائز اهمیت است شناخت این مولفه ها و بیان راهبرد های کاربردی برای سواحل ایران از جمله مکران و مورد خاص بندر چابهار می باشد. . تحقیق حاضر با روش توصیفی – تحلیلی و با استناد به منابع معتبر کتابخانه‌ای به دنبال بررسی و تطبیق مولفه های راهبری و اجرایی این بنادر در توسعه خود با بندر چابهار می باشد و همچنین همکاری راهبری با کشور های همسایه ئ منطقه ای می باشد.

**کلمات کلیدی : ژئواکونومیکی ، ژئوپلیتیکی ، منطقه ، فرامنطقه ای ،روتردام ، شانگهای ، چابهار**

**مقدمه :**

**بیان مساله :**

امروزه سواحل به مهمترین نمایشگاه استراتژیک برای معمـاران بین المللی شناخته شده تبدیل شده است که به قلمرو شهرهای بندری هجوم آورده اند به طور مسلم تحول حمل و نقل همانطور که مطالعات صورت گرفته توسط AIVP در سال اخیر نشان داده مــوفقیت بـــزرگی برای شهرهای بندری رقم زده است. امــــروزه با توجه به اهمیت بنادر و همچنین تکنولوژی ها و نقش آفرینی بیشتر بنادر، مسیر توسعه و ارتقا بنادر جنوب ایران به خصوص بندر چابهار در رقابت با بنادر منطقه ای و فرا منطقه ای چگونه ترسیم شده است؟ موضوع همکاری ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی چابهار با بنادر هاب منطقه ای و فرامنطقه ای، یکی از مهمترین مباحث در حوزه روابط اقتصادی و سیاسی منطقه ای به شمار می رود. بندر چابهار به عنوان یک بندر راهبردی در دریای عمان، پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به یک مرکز ترانزیتی و تجاری مهم در منطقه دارد. همکاری این بندر با بنادر هاب منطقه ای و فرامنطقه ای، می تواند منجر به افزایش تجارت، سرمایه گذاری و توسعه اقتصادی در منطقه شود.از جمله بنادر هاب منطقه ای و فرامنطقه ای که همکاری با آنها برای بندر چابهار حائز اهمیت است، می توان به بندر گوادر در پاکستان، بندر دوقم در عمان، بندر جبل علی در امارات متحده عربی و بندر سنگاپور اشاره کرد. همکاری با این بنادر می تواند منجر به ایجاد یک شبکه لجستیکی کارآمد و اتصال چابهار به بازارهای جهانی شود.همکاری ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی چابهار با بنادر هاب منطقه ای و فرامنطقه ای، می تواند منجر به افزایش نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران در منطقه شود. این همکاری همچنین می تواند به ایجاد ثبات و امنیت در منطقه کمک کند.

**پیشینه تحقیق :**

با بررسی و مطالعه مقالات و همچنین پزوهای مربوطه در پایگاه های علمی ، کنفرانس ها و مجلات علمی-پژوهشی مقالات با کلید واژه های زیر مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است:



****

****

****

**پیشینه تحقیق :**

مقاله با عنوان "ژئواکونومیک و چشم‌انداز همکاری ایران و هند در چابهار" : این مقاله به بررسی چشم‌انداز همکاری اقتصادی و ژئوپلیتیکی بین ایران و هند در بندر چابهار می‌پردازد، با تأکید بر جنبه‌های ژئواکونومیکی این همکاری.

مقاله با عنوان "جایگاه بندر چابهار در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران" : این تحقیق به ارزیابی و تحلیل جایگاه بندر چابهار در سیاست خارجی ایران می‌پردازد و نقش آن در تعیین رویکردهای سیاسی این کشور را بررسی می‌کند.

مقاله با عنوان: "توسعه محور ترانزیتی خلیج فارس - مدیترانه و پیامدهای امنیتی" : این مقاله به بررسی تأثیر توسعه محور ترانزیتی از خلیج فارس تا مدیترانه بر امنیت منطقه ای می‌پردازد و به بازآرایش قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی اشاره دارد.

مقاله با عنوان: "ژئواکونومیک و چشم‌انداز همکاری ایران و هند در چابهار" : این تحقیق به بررسی چشم‌انداز همکاری ایران و هند در بندر چابهار می‌پردازد و از روش پژوهش قیاسی-فرضیه‌ای استفاده می‌کند.

مقاله با عنوان: "تحلیل جایگاه بندر چابهار و گوادر در افق آینده منطقه" : این مقاله به تحلیل جایگاه بندر چابهار و گوادر در آینده منطقه می‌پردازد و نقش این بنادر در توسعه اقتصادی و سیاست خارجی منطقه را مورد بررسی قرار می‌دهد .

مقاله با عنوان "ژئواکونومیک و تأثیرات همکاری چابهار با بنادر منطقه‌ای" توضیحات: این تحقیق به بررسی ژئواکونومیک بنادر چابهار و همکاری آن با بنادر منطقه‌ای می‌پردازد و تأثیرات این همکاری بر اقتصاد منطقه را بررسی می‌کند.

مقاله با عنوان "تأثیر ژئوپلیتیک بنادر چابهار در تعیین سیاست خارجی ایران" : این تحقیق به بررسی تأثیر ژئوپلیتیک بنادر چابهار در تدوین و اجرای سیاست خارجی ایران می‌پردازد و عوامل مؤثر در این تعیینات را مورد بررسی قرار می‌دهد.

مقاله با عنوان "چابهار به عنوان یک محور اقتصادی-اجتماعی در توسعه منطقه" : این مقاله به بررسی نقش بندر چابهار به عنوان یک محور اقتصادی-اجتماعی در توسعه منطقه می‌پردازد و اهداف توسعه این منطقه را مورد بررسی قرار می‌دهد

**روش تحقیق :**

تحقیق حاضر با روش توصیفی – تحلیلی و با استناد به منابع معتبر کتابخانه‌ای به دنبال بررسی و تطبیق مولفه های راهبری و اجرایی این بنادر در توسعه خود با بندر چابهار می باشد و همچنین همکاری راهبری با کشور های همسایه ئ منطقه ای می باشد.

**فرضیه ها :**

1. با توجه به سطح جهانی در حوزه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی نیازمند به تکنولوژی های جدید و پیشرفته در صنایع دریایی و بنادر داریم ، اما در خصوص ساختار های قانونی و ایجاد شرایط برای شکرت های دانش بنیان و همچنین قوانین دچار مشکلات ساختاری و بروکراسی پیچیده اداری هستیم.
2. همکاری های منطقه ای و فرامنطقه ای با بنادر هاب دنیا می تواند ساختارها و برنامه های توسعه سواحل ایران را ارتقا بخشد و باعث ایجاد زیر ساخت های لازم برای همکاری در این زمینه باشد.

**وضعیت حمل‌ونقل ساحلی در اروپا**

در حال حاضر حجم کل باری که در کشورهای اتحادیه اروپا (EU-27 ) در قالبS.S.S   جابجا می‌شود، بالغ بر 2 میلیارد تن می‌باشدکه به طور متوسط در سال‌های اخیر 62% از کل حمل‌ونقل دریایی این منطقه را به خود اختصاص می‌دهد. البته وضعیت در کشورهای مختلف اتحادیه متفاوت می‌باشد. امروزه، موضوع دریانوردی مسیرهای کوتاه در منطقه اروپا برای بعضی از اعضاء مثل دانمارک، فنلاند، سوئد و مالتا  با داشتن بیش از 90% سهم بازار دریانوردی مسیرهای کوتاه به عنوان یک مزیت مطرح است. این درحالی است که به طور مثال مالتا از نظر جغرافیایی به عنوان یکی از نقاط اصلی ترانشیپ کالا در اروپا مطرح شده است. در مقابل، سهم کشورهایی که بیشتر بر بنادر هاب و دریانوردی بین‌المللی متمرکز شده‌اند مثل هلند، بلژیک، آلمان و اسپانیا از دریانوردی مسیرهای کوتاه کمتر از 60% می‌باشد. بنادر اصلی بریتانیا با جابجایی بیش از 316 میلیون تن کالا و داشتن سهم بالای 14% (مرکز تحقیقات تجاری و اقتصاد بریتانیا، 1395)، یکی از مهم‌ترین اعضاء به لحاظ بهره‌گیری از این روش حمل دریایی است. در رتبه‌های بعد ایتالیا و هلند با سهم 14% و 12% بیشترین سهم را دارا می‌باشند. پرترددترین مسیرهای دریانوردی کوتاه در اروپا، از بنادر هاب به منطقه دریای مدیترانه با سهم 28% و در رتبه دوم به منطقه دریای شمال با سهم 26% می‌باشد. دریانوردی مسیرهای کوتاه در اروپا سالانه 7/5% (مرکز تحقیقات تجاری و اقتصاد بریتانیا، 1395) رشد را نشان می‌دهد که در این رابطه نیز کشورهای مختلف با هم متفاوت‌اند. به طور مثال کشور لهستان با 2/31% رشد، بیشترین سهم را در این خصوص به خود اختصاص داده است و در رتبه های بعد کشورهای استونی و پرتغال با 5/4 % و 1/21% قرار دارند. به لحاظ نوع کالای حمل‌شده در قالب S.S.S، فله مایع با 847 میلیارد تن بیشترین سهم یعنی 48% را به خود اختصاص داده است و در رتبة بعد فله خشک با 341 میلیون تن و سهم 19% قرار دارد. در رتبه‌های بعد کالاهای RO-RO با 239 میلیون تن و سهم 14% و کالاهای کانتینری با 213 میلیون تن و سهم 12% قرار دارند. در خصوص کالاهای RO-RO و فلة خشک کشور انگلستان به ترتیب با 85 و 56 میلیون تن بیشترین سهم را در منطقه به خود اختصاص داده است. در مورد فلة مایع کشور هلند با مجموع 165 میلیون تن بیشترین سهم را دارد (مرکز تحقیقات تجاری و اقتصاد بریتانیا، 1395). در خصوص کالاهای کانتینری کشور بلژیک با 48 میلیون تن بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است. به طور کلی فلة مایع بیشترین سهم را در بین کالاهای جابجاشده از طریق دریانوردی مسیر کوتاه به خود اختصاص داده که بالغ بر 70% است، حال‌آنکه در مرتبة دوم فله خشک با کمی تغییر در مناطق مختلف منطقه 16% تا 23% سهم را به خود اختصاص داده است و کالاهای کانتینری 18% سهم را دارا می‌باشند و RO-RO  در حدود 20% سهم دارد. فعال‌ترین بنادر در زمینة دریانوردی مسیرهای کوتاه بندر رتردام است که بیشترین فعالیت را در زمینه استفاده از این روش حمل دریایی در منطقه اروپا به خود اختصاص داده است. فلة مایع و خشک، کالاهایی می‌باشد که از طریق این بندر در قالب S.S.S به دیگر نقاط اروپا حمل می‌شوند و تقریبا 12% تا 15% سهم بازار این کالاها به اروپا تعلق دارد. این بندر به خوبی توانسته است این بخش بازار حمل‌ونقل مسیرهای کوتاه را پوشش دهد. در زمینة بازار حمل‌ونقل کانتینر در قالب S.S.S  بندر آنتورپ با 14% سهم بیشترین بخش بازار را به خود اختصاص داده است. نکتة قابل‌توجه در آمار و ارقامی که ارائه شد، این است که سهم عمده‌ای از عملکرد ترافیکی بنادر اروپایی به عنوان رتبه‌های برتر جهانی از حیث تناژ تخلیه و بارگیری به دلیل گسترش و رونق حمل‌ونقل ساحلی می باشد.

**بندر روتردام**

بندر بزرگ روتردام یکی از مهمترین بنادر تجاری اروپا شناخته می‌ شود که واقع در کشور هلند است. مساحت این بندر به ۳۰۴ هزار و ۲۲۰ متر مربع می ‌رسد و این بندر جمعیتی حدود ۷۰۰ هزار نفر دارد. شما باید به خوبی بدانید که این بندر را به عنوان دروازه جهان اروپا می ‌شناسند. بندر روتردام از جمله بزرگترین بنادر کانتینری اروپا به شمار می رود که موقعیت استراتژیکی ویژه ‌ای دارد. این بندر علاوه بر اینکه امور حمل و نقل خدمات متنوع دریایی را برعهده دارد، صنعت پتروشیمی را هم نیز زیر پوشش خود قرار داده است. بندر روتردام را به عنوان یکی از مهمترین ورودی های تجارت اروپا می شناسند که بسیاری از کشورهای اروپایی دیگر مانند فرانسه، آلمان و … از طریق این بندر تجارت شان را با کشورهای دیگر گسترده تر می سازند.

**فناوری دریایی**

از آنجا که هلند مرکز دریایی اروپا است ، همچنین دارای یکی از قوی ترین و کاملترین خوشه های دریایی در سراسر جهان است. هلندی ها به دلیل مهارت های دریایی خود قرن ها شناخته شده اند ، زیرا آنها قبل از اینکه بسیاری از کشورهای دیگر چنین مهارت هایی داشته باشند ، بخشی از جهان را استعمار می کردند. امروزه ، تلاش ها برای ایجاد ناوگان متنوعی از کشتی ها ، تطبیق پذیری در صنعت دریایی و ناوگان قابل توجه و همچنین بندر انجام می شود. بندر روتردام نیز بیشترین ظرفیت را در جهان دارد. هلند همچنین با شرکتهای بزرگی مانند Heerema Marine Constructors دارای موقعیت پیشرو در دنیای فراساحل است. این خوشه دارای چهار موضوع کلی است ، یعنی کشتی های تمیز ، زیرساخت های موثر ، پیروزی در دریا و رانندگی هوشمند و ایمن.

**بندر روتردام يک بندر پيشتاز در زمينه استفاده از تکنولوژي اینترنت اشياء به شمار مي‌آيد، و مشارکت اين بندر با شرکت‌هاي فناوريIBM ،  Cisco، Esri  و Axians :**

**بندر** وارد يک مشارکت بلندمدت و سازنده با شرکت‌هايي مانند IBM، Cisco،  Esri و Axians شده‌ايم، در اين شراکت ديدگاه‌ها به اشتراک گذاشته مي‌شوند و تصميمات جمعي گرفته خواهد شد. هر يک از اين شرکت‌ها نقش‌هاي مختلفي بر عهده دارند. به عبارت ديگر شرکت فناوري چندمليتي Cisco مستقر در کاليفرنياي آمريکا براي ايجاد اتصال (connectivity) و امنيت در حيطه بندر، شرکت فناوري اطلاعات IBM مستقر در نيويورک آمريکا براي فراهم کردن سرويس‌هاي ابري (cloud services) و شناختي، شرکت بين‌المللي Esri  توليدکننده نرم‌افزارهاي مرتبط با داده‌هاي مکاني (GIS) براي ارائه خدمات داده‌هاي جغرافيايي دقيق و شرکت Axians براي راه‌حل‌هاي فناوري اطلاعات و ارتباطات (ICT solutions) پا به ميدان گذاشته‌اند. قطعاً بدون تلاش و همکاري مشترک آنها، رسيدن به اهداف بلندمرتبه ميسر و امکان‌پذير نخواهد بود. سرويس‌هاي ابري ابزاري فناناپذير براي ذخيره‌سازي اطلاعات هستند که هيچ‌ وقت از بين نمي‌روند. اين سيستم براي بازيابي اطلاعات در همه جاي کره زمين چند نسخه پشتيبان مي‌گيرد و به اين شکل شما مي‌توانيد اطلاعات خود را در هر زمان و هر مکاني در اختيار داشته باشيد.

**تأثير استفاده از تکنولوژي اينترنت اشياء را در عملکرد بندر روتردام :**

از مدت‌ها پيش، مقامات بندر روتردام استفاده از حسگرها و داده‌هاي حسگر را آغاز کرده‌اند. با کمک داده‌ها در زمان واقعي و پيش‌بيني‌ها در مورد شرايط بندر، ترافيک و زيرساختار، مي‌توانيم بندر روتردام را امن‌تر و کارآمدتر از بقيه بنادر مديريت کنيم. در حال حاضر، اداره بندر روتردام يک پلتفرم جديدي در اختيار دارد که با تکيه بر آن مي‌توان به جديدترين تکنولوژي‌ها مانند محاسبه ابري (Edge Computing) تحليل‌ها در زمان واقعي، هوش مصنوعي و بلاک‌چين  (blockchain) دسترسي پيدا کرد. اين پلتفرم در اتخاذ تصميمات هوشمندتر و سريع‌تر در محيط پيچيده بندري، بسيار کارآمد و مؤثر است. بايد اضافه کنم اينترنت اشيا و کلان داده (Big Data) پتانسيل ايجاد شفافيت زياد در زنجيره عرضه را دارند.

**چشم‌انداز تکنولوژي اينترنت اشياء را در صنعت کشتيراني :**

تکنولوژي اينترنت اشياء در حال متحول کردن صنعت کشتيراني است. سطوح جديد مديريت ناوگان، زنجيره عرضه، کشتي‌هاي خودران و کنترل از راه دور تا حدي با کمک اين تکنولوژي انجام خواهد گرفت. در حالي ‌که قدرت پردازش، پوشش شبکه‌اي و همچنين سرعت در حال افزايش است، ممکن است نياز به زمان وجود داشته باشد تا بتوان پتانسيل کاملي که ازIoT انتظار مي‌رود را مشاهده کرد. من اعتقاد دارم که اين تکنولوژي نقش مهمي را در بحث کربن‌زدايي نيز بر عهده خواهد گرفت. اميدوارم صنعت کشتيراني نگاه عميقي به اين مسئله داشته باشد و اين دقيقاً همان چيزي است که براي نسل‌هاي آينده بايد به يادگار گذاشت.

**پیشنه و اهداف**

در سال 2010 کابینه هلند سیاست های برتر بخش را آغاز کرد. بخش لجستیک یکی از 53 بخشی است که هلند در آن برتری دارد و این کشور را به یک رهبر جهانی در این بخش تبدیل می کند. با ارزش افزوده 646,000 میلیارد یورو در سال و 8 شغل ، لجستیک از اهمیت اقتصادی زیادی برای این کشور برخوردار است. اینها نه تنها شرکتهایی هستند که محصولات را حمل یا صادر می کنند ، بلکه تدارکات و عملکردهای زنجیره تامین در شرکت های حمل و نقل نیز هستند. لجستیک بخش برتر از شرکت های بخش های دیگر (برتر) پشتیبانی می کند. هزینه های آنها شامل 18 تا XNUMX درصد تدارکات است. برای این شرکت ها ، تدارکات خوب برای به موقع بودن و قابلیت اطمینان تحویل ، و بنابراین موقعیت آنها در بازار تعیین کننده است. تدارکات برتر بخش می خواهد حداکثر سهم خود را در تقویت موقعیت رقابتی بین المللی هلند داشته باشد. تیم برتر لجستیک یک برنامه عملیاتی را تنظیم کرده است که در آن جاه طلبی بخش برتر معرفی می شود: "در سال 2020 ، هلند یک موقعیت برتر بین المللی در اداره جریان کالاها خواهد داشت ، به عنوان یک زنجیره مدیر فعالیت های لجستیک (بین) ملی و به عنوان کشوری با نوآوری جذاب و جو تجاری برای حمل و نقل و مشاغل لجستیکی.

**بخش آب**

هلندی ها توسط آب احاطه شده اند. آیا می دانید نیمی از کشور در واقع زیر سطح دریا است؟ به هر حال به نظر می رسد به دلیل راه حل های نوآورانه متعدد که مانع طغیان این منطقه می شود ، این به خوبی کار می کند. به دلیل بسیاری از سیل های تاریخی و مشکلات دوره ای بارندگی های شدید ، هلند به عنوان یک متخصص در فن آوری آب و به طور کلی استفاده پایدار از آب تبدیل شد. بخش بالای آب در چندین بخش در این بخش قرار دارد ، مانند فن آوری های انرژی برای استفاده مجدد از آب ، حفاظت از زمین و کشتی های هوشمند و ایمن. این شامل سه خوشه مجزا است که در زیر شرح خواهیم داد ، یعنی فناوری Water، Maritime و Delta دانش هلندی ها در مورد این موضوعات از بهترین دانشهای جهان به حساب می آید. بخش بالای آب اساساً همکاری صنعت ، دولت و مجموعه وسیعی از institutionsموسسات تحقیقاتی بسیار پیشرفته است.

**صنعت انرژی**

صنعت انرژی در واقع یکی از صادرات اصلی هلند است و گزینه های جالب توجهی را در زمینه اشتغال ارائه می دهد. تقریباً 25٪ از ذخایر گاز کل اتحادیه اروپا در این کشور کوچک واقع شده است ، از آنجا که ذخایر بزرگ گاز طبیعی در سال 1959 کشف شد. دولت پس از استخراج منجر به مواردی مانند لرزش ، تولید گاز طبیعی را به طور قابل توجهی کاهش داده است. و مناطق غرق شدن در قسمت شمالی هلند. با این وجود ، همچنان یک محصول صادراتی است. در کنار گاز طبیعی ، هلند همچنین در زمینه هایی مانند انرژی پاک و پایدار ، انرژی باد ، گلخانه و پردازش زیست توده پیشگام است. اگر ایده های جالبی برای نوآوری در این بخش داشته باشید ، فرصت کافی برای این کار را خواهید داشت.

**بخش های بندر روتردام هلند**

بخش هلندی این راه آهن در سال 2007 افتتاح شد. پالایشگاه های نفتی بزرگ در غرب شهر واقع شده اند. رودخانه مااس و راین همچنین دسترسی بسیار خوبی به سرزمین اصلی را فراهم می کند. در بندر روتردام، سالانه صدها میلیون تن بار حمل می شود. نمودار زیر شامل ارقام بر اساس نوع بار، کالاهای ورودی و خروجی مقایسه سال 2016 با سال 2015 می باشد.
24 متر درفت بخش EECV-Port بندر روتردام دارای 24 متر درفت می باشد. با این درفت ، بندر روتردام تبدیل به یکی از 2 مکان مجهز موجود برای یکی از بزرگترین کشتیهای بار فله در جهان شده است 23 متر (75 پا) درفت کشتی تنها 1 متر (3 پا) اززیرآهن ته کشتی را بیرون باقی میگذارد ، بنابراین فقط در یک جزر و مد دریایی دچار محدودیت میشود.

**موقعیت جغرافیایی و آب و هوای روتردام**

روتردام در جنوب غربی هلند و استان هلند جنوبی (South Holland) قرار گرفته است. این شهر در دهانه رود Nieuwe Maas قرار دارد که یکی از شاخابه‌های رودخانه مشهور راین است و از میان روتردام عبور می‌کند.اگر به طور دقیق‌تر بخواهیم موقعیت روتردام را بسنجیم، باید بگوییم که این شهر در دلتای راین – موز – اسخلده (Rhine–Meuse–Scheldt) واقع شده است. این دلتا محلی است که این سه رود به یکدیگر متصل شده و نهایتا به دریای شمال می‌ریزند. همین موقعیت استثنایی شهر روتردام است که آن را به یکی از مهمترین بنادر تجاری و اقتصادی جهان و بزرگترین بندر اروپا تبدیل کرده است. حتی برخی لقب دروازه اروپا و حتی دروازه جهان را به روتردام نسبت می‌دهند.

**بندر روتردام هلند هاب LNG اروپا می شود**

برای نخستین بار، تانکر شیمیایی حامل LNG موسوم به Ternsundدر بندر روتردام هلند پهلو گرفت. تانکر شیمیایی حامل LNG موسوم به Ternsund که برای نخستین بار در ترمینال Vopak بندر روتردام هلند پهلو گرفت، نفت گازی و naphtha را تخلیه کرد. این گزارش ادامه داد: بندر روتردام هلند با هدف سوخت رسانیLNG، تانکر Ternsund که متعلق به شرکت کشتیرانی سوئدی است را مورد استقبال قرار داد. تانکر Ternsund که اولین تانکر جدید ساخته شده حامل سوخت LNG است در مسیر چین به سنگاپور بارگیری کرد و سپس برای تخلیه در بنادر روتردام هلند و Malta پهلو گرفت.  یکی از مقامات بندر روتردام با اشاره به پهلوگیری تانکر Ternsund گفت: ما در تلاش هستیم تا روتردام را به هاب اصلی LNG در اروپا تبدیل کنیم. وی در ادامه افزود: با استفاده از LNG،coaster و کشتی  های مسافربر میزان انتشارات دی اکسید کربن 2 و NOx به ترتیب تا 20 و 85 درصد کاهش خواهد یافت.

**بندر شانگهای چین**

شانگهای در زبان چینی به معنای ” بر فراز دریا ” می باشد . این شهر در کرانه چپ رودخانه هوانگ پو در جنوب یانگ‌تسه قرار دارد و با فاصله اندکی از اقیانوس آرام واقع شده است. این شهر بزرگترین شهر تجاری در شرق دور (خاور دور) و پس از نیویورک و لندن سومین مرکز بزرگ مالی در جهان به حساب می آید. بندر شانگهای چین بزرگترین بندر دریایی جهان محسوب میشود که سالانه حدود ۳۷ میلیون کانتینر را پذیرش و جابجا میکند. این بندر در رودخانه یانگ تسه قرار واقع شده است و از مهمترین بنادر جهان در زمینه های بازرگانی، تجاری و [حمل و نقل بین المللی](https://www.fnxshipping.com/) شناخته شده است. علاوه بر این، بندر شانگهای به عنوان مرکز تجارت میان چین و سایر نقاط دنیا شناخته میشود که همین امر سبب شده تا این بندر به یکی از بهترین بنادر دریایی برای حمل بار دریایی از چین به ایران باشد. فرودگاه های بین المللی، امکانات تجاری و رفاهی فوق العاده، موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب و دسترسی به آب های آزاد و.. مهمترین عواملی هستند که بندر شانگهای را مورد توجه بسیاری از تجار و بازرگانان قرار داده است.

**حمل بار دریایی از چین به ایران بهترین شیوه حمل و نقل بار از چین**

امروزه نقل و انتقال حجم بسیاری از کالاهای وارداتی و صادراتی از طریق مسیرهای آبی و با استفاده از کشتی ها صورت میگیرد. در حال حاضر [حمل بار دریایی از چین](https://www.fnxshipping.com/ocean-freight/) را میتوانیم بهترین گزینه برای جابجایی و واردات کالا از چین بدانیم. از آنجا که واردات دریایی از چین به ایران مزایای زیاد و قابل توجهی را با خود به همراه دارد، معمولا پیشنهاد میکنیم از این روش برای ارسال بار خود از پرجمعیت ترین کشور دنیا استفاده کنید. علی رغم این که سرعت حمل و نقل کالا در حمل دریایی بسیار کندتر از حمل هوایی کالا است، هزینه های کمتر و مقرون به صرفه بودن حمل بار دریایی از چین باعث شده تا نظر بسیاری از وارد کنندگان را به خود جلب کند. علاوه بر این، حمل و نقل دریایی بهترین گزینه برای نقل و انتقال کالاهای سنگین و با تعداد زیاد میباشد. اگر شما هم به دنبال یک روش مقرون به صرفه و اقتصادی برای جابجایی کالاهای وارداتی خود از چین هستید، خدمات حمل بار دریایی از چین گروه تجاری ققنوس دقیقا همان چیزی است که تحویل کالا را در کوتاهترین زمان و به بهترین شکل برای شما فراهم میکند. به طور کلی یک کشتی باربری ظرفیت حمل چند صد تن محموله را دارد؛ بنابراین واردات دریایی از چین روش مناسبی است.

**معرفی مهمترین بندر دریایی و تجاری چین**

قطعا میدانید که حجم زیادی از واردات و صادرات کالا در سطح جهان توسط کشور پرجمعیت چین صورت میگیرد. از آنجا که تجارت گسترده‌ای در این کشور انجام میگیرد، بنادر دریایی و تجاری مهمی نیز برای سهولت روند فعالیت های تجاری راه اندازی شده‌اند. جهت [واردات دریایی از چین](https://www.fnxshipping.com/ocean-freight/) به ایران لازم است ویژگی‌ها و خصوصیات هر بندر را به خوبی بشناسید تا شرایط مناسبی را جهت حمل بار دریایی از چین فراهم کنید.

**فرصتهاي مشترك**

در سازمان شانگهاي دو قدرت اقتصادي در حال ظهور)هند و چين (نياز شديدي به واردات انرژي دارند.جريان تجارت انرژي درآبهاي بين المللي ميتواند از سوي قدرتهاي رقيب و به ويژه آمريكا به عنوان ابرقدرت جهاني تحت كنترل قرار گيرد.عرصه سازمان شانگهاي در يك محيط امن ميتواند تأمين كننده اين امنيت انرژي براي چين و هند باشد، زيرا ايران با در اختيار داشتن ذخاير نفتي فراوان(140ميلياد بشكه نفت خام و13%ذخاير گاز جهان ) و روسيه ( حدود75ميليارد بشكه نفت خام و 36% ذخاير گاز طبيعي جهان(در كنار ازبكستان، تركمنستان و قزاقستان، توانايي تأمين انرژي مورد نياز اقتصادهاي منطقه را دارا هستند. زيرساختهاي حمل و نقل و بنادر و فرودگاه ها ارتباط بين كشورهاي منطقه را بدون مزاحمت نيروهاي خارج از منطقه از اقيانوس آرام تا اقيانوس اطلس را در محور طولي و ارتباط كل منطقه را با جنوب(خليج فارس و درياي عمان و اقيانوس هند را از طرطق خاك ايران فراهم مي سازد.كريدور حمل و نقل شمال جنوب بين روسيه، ايران و هند را با گذر از درياي خزر و قلمرو ايران به آبهاي آزاد فراهم ميسازد و اروپا را به خليج فارس و اقيانوس هند متصل ميكند( اميراحمديان،1388.) بنابراين سازمان شانگهاي هم در زمينه ژئواكونوميكي و هم ژئوپليتيكي از اهميت خاصي برخوردار است.اين سازمان هماكنون 6 عضو دائم (چين، روسيه، قزاقستان، قرقيزستان، تاجيكستان و ازبكستان ) و4 عضو ناظ ( ايران، هند، پاكستان و مغولستان ) دارد.در صورت پذيرش عضويت كامل ايران در اين سازمان، در آن صورت ايران براي نخستين بار خواهد بود كه به يك سازمان منطقه اي با چنين ساختاري ملحق ميشود كه قصد دارد در برابر پيمان ناتو به ايفاي نقش بپردازد.از آنجا كه ناتو پس از فروپاشي اتحاد شوروي و انحلالپيمان ورشو در اهداف نخستين خود تغييراتي داده و از اهداف خود در سال1949براي مقابله با تهديد حمله اتحاد شوروي، در حال حاضر تضمين ثبات ژئوپلتيكي، حفظ ارزشهاي دموكراسي، آزادي، سياست اقتصادي تجارت آزاد و قانون سالاري و توسعه همكاري هاي بين المللي در جهان رادر اهداف، ماموريت ها و عملكرد خود در نظر دارد، لذا پيمان شانگهاي به تعبيري براي رقابت با اين فضا در صدد ايفاي نقش است.لذا هر دو سازمان اهدافي را دنبالميكنندكه در چارچوب ساختار عدم تعهد ها نمي گنجند.شايد بهنوعي بتوان گفت كه عضويت دائم ايران در سازمان شانگهاي ميتواندبا اصول قانون اساسي جمهوري اسلامي ايران از برخي جهات ناهماهنگي و منافات داشته باشد. بااينكه عضويت ايران از جهاتيميتواند براي منافع ملي ايران و توسعه حوزه نفوذ ژئوپليتيكي و ژئواكونوميكي ايران مفيد باشد.اما با در نظر گرفتن سند چشمانداز 20 ساله جمهوري اسلامي ايران، ايران براي دستيابي به جايگاه مورد انتظار بايد در سازمانهاي منطقه اي مشاركت داشته باشد تا بتواند جايگاه ژئوپليتيكي خود را ارتقاء دهد.در صورت عدم پذيرش ايران بهعضويت دائم، ايران هم با عضويت ناظر و هم با همسايگي با شانگهاي مي تواند از فضاي سياسي، اقتصادي شانگهاي بهره گيرد.به نوعي موقعيت جغرافيايي ايران در همسايگي چنين سازمان مهمي داراي ارزش استراتژيك است.ايران بزرگترين دارنده منابع انرژي، موقعيت جغرافياي چهارراهي و به يك اعتبار، موقعيت ژئوپليتيكي ارزشمند كه پتانسيل بسيار بالايي براي ارتقاي جايگاه ژئواكونوميكي دارد، در هر حالتيميتواند بهرهمند شود)به شرط مديريت هوشمندانه و بهرهگيري از شرايط.( تنها جرياني كه توانايي ايستادگي در برابر ناتو در گسترش به شرق را داراست،ميتواند
شانگهاي باشد كه خواهد توانست يا در رويارويي يا در همكاريبا ناتو، موجب عدم گسترش آن و رفع تهديد كشورهاي مستقل باشد . اگرچه فدراسيون روسيه در شوراي ناتو همكاري دارد و با نيروهاي ناتو در افغانستان در زمينه لجستيك همكاري ميكند، ولي هيچگاه روسيه به عنوان عضو اصلي و مهم شانگهاي ،عضو ناتو نخواهد شد و نميتواند بشود . در عرصه جغرافيايي پيمان شانگهاي درهارتلند قرار دارد كه پس از فروپاشي شوروي اگرچه گمان ميرفت ديگر اهميت خود را از دست داده است، اما اكنون هم براي روسيه و هم براي نيروهاي ديگر از جمله جريانهاي افراطي مي تواند مورد استفاده قرار گيرد.در عرصه هاي جغرافيايي كه در خلاء ژئوپليتيكي قرار ميگيرد و در آن انسان حضور ندارد ،ميتواند مورد استفاده جريان هاي ديگري قرار گيرد.مافياي مواد مخدر از اين فضاها به خوبي بهره ميگيرد و در مناطق هم جواربا عرصه طالبان، القاعده و مواد مخدر اين فضاها بسيار قابل توجه است. مناطق منزوي از انسان و حكومتها به جهت انزواي جغرافيايي و صعوبت طبيعي، كوهستان ها و كويرها و دشتها و جنگلهاي غيرقابل ورود و غيرقابل كنترلميتواند مورد سوء استفاده قرار گيرد.جريانات مافيايي و تروريستي هم هميشه قدرتمندتر و ثروتمندتر از دولت ها ،امكانات لازم را در اختيار دارند.گفته مي شودكه خلافكاران تجهيزات پيشرفتهتري نسبت به نيروهاي سازمان يافته دولتي دارند.اقتصاد مخرب مواد مخدر به اندازه كافي پول، امكانات، تجهيزات و انگيزه براي افراد و سازمانهاي درگير در آن دارد و همين عوامل ادامه اين جريان را امكانپذيرميسازد عضويت ايران در سازمان شانگهاي البته به اذعان مقامات چين و روسيه و در دو عرصه براي اعضاي شانگهاي بسيار حائز اهميت است:اول، نقش ثبات دهنده ايران در آسياي مركزي بهخاطر نفوذ سياسي، فرهنگي و معنوي ايران و دوم، نقش اقتصادي و تجاري ايران در عرصه توليد و حمل و نقل، ارتباطات و انرژي است.علاوه بر اين مؤلفه ها جمهوري اسلامي ايران زمينه ها، ظرفيت ها و پتانسيل بسيار خوبي براي همكاري با شانگهاي دارد،زيرا عضويت ايران در پيمان شانگهاي مي تواند با سياست اصولي خود در افزايش همكاري ها با همسايگان و نهادهاي اقتصادي و منطقه اي و بين المللي همخواني داشته باشد.ضمن آنكه از منظر استراتژي هاي كلان منطقه اي و بين المللي، نيزميتوان شاهد نوعي همگرايي، همكاري و اشتراك مواضع ميان ايران و سازمان همكاري شانگهاي بود( عزتي،1386:75.)

**نگاهی به اهمیت راهبردی بندر چابهار**

توسعه بندر چابهار و منطقه آزاد تجاری مرتبط با آن قطع نظر از شرایط مقطعی و عارضی در افغانستان و سایر کشورهای منطقه، اهمیتی پایدار در راهبردهای کلان کشوری جمهوری اسلامی ایران دارا است. داوود احمدی کارشناس مطالعات هند در یادداشتی با عنوان "نگاهی به اهمیت راهبردی بندر چابهار" نوشت: چابهار به عنوان مهمترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس، از نظر سیاست و استراتژی ملی و در مواقع جنگ و بحران های منطقه  نقطه کلیدی برای تنفس اقتصادی بازرگانان خارجی کشور و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیت های اقتصادی آن محسوب می شود. در واقع، بندر چابهار دروازه ترانزیت شرق ایران و یک منطقه راهبردی برای توسعه ترانزیت و صنایع محسوب می‌شود. بندر چابهار در محل تلاقی دو کریدور ترانزیتی جهانی شمال-جنوب و شرق- غرب قرار گرفته است که این امر مهمترین مزیت های محور شرق کشور است. از سویی دیگر، این بندر به علت نزدیکی به کشورهایی مانند افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، در آینده ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه ای در تزانزیت کالا به کشورهای اطراف را خواهد داشت.

برخی از مزایا و پتانسیل های در نظر گرفته شده برای چابهار:

مزایای کلی:

در مسئله کریدور شمال- جنوب، همکاری مناسب بنادر ایرانی با بنادر سایر کشورها از جمله روسیه و قزاقستان وجود دارد که بستری برای همکاری های بیشتر با این کشورها را فراهم می کند و به طور کلی می تواند بر کاهش تنش بین کشورهای حاشیه خزر نیز تاثیر بگذارد:

کاهش وابستگی تجارت و ترانزیت کشورها به کانال سوئز؛

ایجاد قطب های خارجی جدید تولید، اقتصادی و تجاری در منطقه به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور؛

دروازه ورود کریدور بین المللی شمال- جنوب و محور توسعه شرق کشور؛

در حوزه فعالیت های داخلی میزان زیادی کالاهای مورد نیاز کشور در بندر چابهار تخلیه و در پس کرانه داخلی توزیع شده که در این باره می توان به کالاهایی نظر گندم، جو، ذرت، شکر و برنج اشاره کرد. بندر چابهار در حوزه صادرات محصولات فله نیز فعالیت قابل توجهی دارد که در این عرصه می توان به صادرات کلینکر و مواد معدنی اشاره کرد؛ · در تعاملات خارجی (ترانزیت) می توان به سابقه مبادلات تجاری بندر شهید بهشتی چابهار با کشورهایی نظیر افغانستان، مالزی، ویتنام، چین، تایلند و هند اشاره کرد که کالاها از بندر چابهار به آنجا فرستاده می شدند؛ امکان اتصال جاده ترانزیتی چابهار به میلک (از مسیر چابهار- نیکشهر- ایرانشهر - زاهدان) وجود دارد؛ پس کرانه بندر چابهار، استان های سیستان و بلوچستان، خراسان و جنوب کرمان است. محصولات مختلفی از شهرستان های سراسر کشور  و همچنین پایانه های مرزی  میلک، دوغارون و ماهیرود هم از طریق بندر چابهار مبادله شده است؛ کشورهای افغاستان، پاکستان و کشورهای حوزه شرق دریای خزر نظیر ازبکستان، تاجیکستان و قزاقستان و ترکمنستان و همچنین کشورهای غرب دریای خزر نظیر آذربایجان، ارمنستان و حتی گرجستان پس کرانه خارجی بندر چابهار محسوب می شوند؛

**اهمیت بندر چابهار با بندر شانگهای :**

ایران علاوه بر ایفای نقش کلیدی در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، به عنوان یک قطب اقتصادی می‌تواند مسیرهای حمل و نقل امن و پایدار را در اختیار اعضای سازمان همکاری شانگهای قرار دهد و همچنین متعهد به توسعه زیرساخت‌ها به ویژه در بندر استراتژیک و مهم چابهار است. گسترش چابهار به عنوان راه‌حلی برای این مسائل به شمار می‌آید. این مسیر توانایی این را دارد که مدت زمان حمل و نقل را ۴۰ درصد کاهش دهد و سبب شود هزینه‌های لجستیکی با افت ۳۰ درصدی روبه‌رو شود. همچنین چابهار در مقایسه با بندر عباس دارای ظرفیت انبارداری و پهلوگیری بهتری در ایران است. این قابلیت‌‌های انکار‌ناپذیر چابهار می‌تواند به ایران کمک کند تا در استراتژی بلندمدت خود برای کاهش و دور زدن تاثیر تحریم‌های تحت رهبری ایالات متحده موفق عمل کند. توافق‌‌نامه چابهار که به توافق‌‌نامه سه‌جانبه نیز معروف است، در مه‌۲۰۱۶ در جریان سفر نارندرا مودی، نخست وزیر هند به ایران، بین هند، ایران و افغانستان امضا شد. هدف آن توسعه بندر چابهار ایران به عنوان یک مرکز کشتیرانی با خطوط ریلی بود که هند را با دور زدن پاکستان از طریق ایران به افغانستان متصل می‌کرد. این توافق به عنوان یک توافق برد-برد طراحی شده بود و انتظار می‌رفت از نظر اقتصادی به نفع کشورها باشد که برای افغانستان، کشوری محصور در خشکی، دسترسی به مسیرهای کشتیرانی جهانی را فراهم می‌کند.

**بندر چابهار : قابلیت استراتژیک سیاسی و ظرفیت های اقتصادی**

پیدایش کریدورها یا راهروهای بین المللی ترانزیتی از جمله مباحثی است که با قوت گرفتن پدیده جهانی شدن در پس تقویت لیبرالیسم اقتصادی و سیاسی در جهان به قدری پر رنگ شد که امروزه بسیاری از کشورهای جهان مانند لهستان، بدون دارا بودن منابع زیر زمینی آنچنان غنی و حتی تولیدات صنعتی گسترده، به عنوان هاب ترانزیتی جهان مطرح شده و بخش عمده‌ای از درآمد ملی خود را مدیون صنعت حمل و نقل هستند که البته همین قدرت لجستیکی، نقش سیاسی تعیین کننده‌ای برای این کشورهای کوچک ایجاد کرده است. بطوریکه در مورد مثال لهستان، هیچیک از اعضای اتحادیه اروپا نمی‌توانند چشم خود را به روی این هاب توزیع بار مرکزی قاره سبز بسته و نقش تعیین کننده‌ای برای ورشو در نقش آفرینی در زمینه معادلات سیاسی بین المللی در نظر نگیرند. باید بدانیم که بزرگترین مؤلفه اصلی در تعیین کنندگی نقش کشورها در زمینه ترانزیت بین المللی، جغرافیای سیاسی – اقتصادی آنها است که دستکم باید دو یا چند کشور را به یکدیگر پیوند دهد. لذا به جرأت می‌توان گفت که ایران از جمله کشورهایی است که از این حیث به نسبت بسیاری از کشورهای جهان، دست بالا را داشته و نقش بسیار مهمی در اتصال جنوب، شرق و جنوب شرق آسیا به شمال (منطقه اوراسیا و شمال اروپا) دارد. دسترسی به دو دریا در شمال و جنوب (آب‌های آزاد)، همسایگی با ترکیه به عنوان نقطه اتصال آسیا و اروپا، همسایگی با ترکمنستان و جمهوری آذربایجان به عنوان نقاط مواصلاتی ایران به منطقه اوراسیا همگی از جمله ویژگی‌هایی هستند که کشورمان را به منطقه‌ای با امتیازات بسیار ویژه تبدیل کرده است. همین موقعیت، «مکیندر» را بر آن داشت تا از ایران به عنوان «قلب زمین» (Heart Land) یاد کند.

**چابهار، کلید راهیابی هند به آسیای میانه و افغانستان**

بندر چابهار از جمله نقاط طلایی کشورمان است که در حاشیه آب‌های دریای عمان (منطقه مکران) واقع شده و نقش بسیار مهمی در ترانزیت کالا از جنوب آسیا به منطقه CIS، روسیه و شمال اروپا دارد. این بندر در فاصله ۷۰ کیلومتری بندر رقیب پاکستانی خود یعنی بندر گوادر واقع شده که پیمانکاری ساخت و توسعه بندر پاکستانی را دولت چین در قالب پروژه (CPEC) یا پروژه همکاری اقتصادی چین و پاکستان بر عهده دارد. دولت هند نخستین بار در سال ۲۰۰۳ با انعقاد قراردادی با دولت وقت ایران، به عنوان پیمانکار وارد ساخت و توسعه پروژه بندر شهید بهشتی چابهار شد. البته حضور هندی‌ها در این پروژه در مقاطعی از زمان کمرنگ شده و حتی در سال ۲۰۱۶ در پی راه اندازی کمپین فشار حداکثری دونالد ترامپ، رئیس جمهور سابق آمریکا به صفر رسید. اما سفر «نارندرا مودی» نخست وزیر هند به ایران و برگزاری اجلاس سه جانبه ایران – افغانستان و هند با موضوع کمک‌های بشردوستانه به افغانستان و صادرات کالاهای اساسی هندی همچون گندم به این کشور از طریق خاک ایران، بار دیگر حضور هندی‌ها در چابهار تجدید شد؛ اگرچه این حضور تا پیش از اعلام نتایج انتخابات آمریکا چندان پر رنگ نبود. با پیروزی جو بایدن در انتخابات آمریکا و احتمال کاهش تحریم‌های ایران، هندی‌ها سراسیمه به سمت بندر چابهار روانه شده و خواستار ادامه حضور در این بندر استراتژیک شدند. اهمیت این بندر برای هندی‌ها تا جایی بود که توانستند با رایزنی‌های متعدد با دولت ترامپ، این بندر را به بهانه ارسال کمک‌های بشر دوستانه هندی به افغانستان و همچنین به دلیل سرمایه گذاری‌های گسترده انجام شده هند در این بندر از تحریم‌های واشنگتن معاف کنند. هند به خوبی به این نکته پی برده که چابهار، تنها نقطه اتصال این کشور به آسیای میانه و روسیه بوده که البته مسیر ایران به نسبت سایر مسیرهای پیش روی هندی‌ها یعنی شرق روسیه و چین، کوتاه‌تر، ارزان‌تر و البته بسیار امن است. همچنین مسیر بندر گوادر پاکستان به سمت شمال نیز به عنوان رقیب اصلی هندی‌ها محسوب شده که دو رقیب بزرگ هند، یعنی چین و پاکستان در آن مشارکت دارند. بدون شک دستیابی چین به آسیای میانه از طریق خاک پاکستان، شاید یکی از دردآور ترین وقایع سیاسی – اقتصادی برای هند محسوب شود.

**کریدور شمال – جنوب و علاقه روسیه به حضور در جنوب آسیا**

موافقتنامه کریدور حمل ونقل بین‌المللی شمال - جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید . کریدور شمال - جنوب مهمترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا می‌باشد که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر می‌باشد. کریدور شمال – جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این کریدور هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا را برقرار می‌سازد. در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرقی دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این راه‌گذر در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفاد خواهد کرد. در صورت فعال شدن تمام حلقه‌های این زنجیره، انتقال کانتینر از بندر بمبئی به مسکو حدود یک ماه زمان نیاز دارد در حالی که ترانزیت کانتینری مشابه از طریق دریای بالتیک افزایش ۲۰ درصدی هزینه حمل و نقل را در پی دارد. اساساً دو مسیر منطقی برای ورود کالاهای هندی به خاک روسیه وجود دارد که یکی از آنها از طریق شرق روسیه است که مسیری بسیار طولانی بوده و در بسیاری از فصول سال نیز درگیر یخبندان مناطق قطبی سیبری است که همین موضوع منجر به افزایش هزینه و زمان حمل خواهد شد. اما بهترین مسیر دسترسی هند به خاک روسیه، ورود به دریای عمان و خلیج فارس و گذر از خاک ایران است که در انتها به سه شاخه کلی تقسیم خواهد شد:

۱) **مسیر شرق دریای خزر** که با عبور از خاک ترکمنستان و قزاقستان وارد روسیه خواهد شد. این مسیر به دو صورت ریلی و جاده‌ای قابل استفاده و بهره برداری است.

۲) **مسیر غرب دریای خزر** که با عبور از خاک جمهوری آذربایجان راهی روسیه خواهد شد. این مسیر نیز در هر دو بخش ریلی و جاده‌ای فعال بوده که البته بخش ریلی آن در محدوده رشت – آستارا دارای گسستگی است.

۳) **مسیر دریایی** که با ورود کالا به دو بندر انزلی و امیر آباد و طی طول دریای خزر به سمت روسیه راهی خواهد شد.

برای اثبات مدعای میزان حجم مبادلات تجاری میان هند و روسیه تنها کافی است نگاهی به آمار منتشر شده از سوی سازمان آمار هند بیندازیم تا متوجه اهمیت مسیر ترانزیتی ایران برای انتقال این حجم وسیع از بار هند به سمت روسیه شویم.

اما برای ورود کالاهای هند به ایران نیز دو بندر جنوبی ایران مورد توجه طرف هندی است:

**۱) بندرعباس:** این بندر از دهه‌ها قبل، همواره برای ورود کالاهای هند به ایران مورد استفاده تجار این کشور قرار می‌گرفته که البته اخیراً به دلیل وجود تحریم‌های آمریکا علیه بندرعباس و همچنین ورود هند به پروژه ساخت و توسعه بندر چابهار، کمتر مورد توجه دهلی نو قرار دارد.

**۲) چابهار:** این بندر با توجه به فاصله نزدیکتر با هند و همچنین تخصیص سوبسیدهای بسیار قابل توجه در بخش مالیات و سوخت از سوی دولت هند به شرکت‌های حمل و نقلی (فرواردری) در صورت استفاده از این بندر، طی سنوات اخیر تا حد زیادی مورد توجه تجار و دولت این کشور بوده است. البته عدم تکمیل تمامی فازهای این بندر و همچنین نبود زیر ساخت‌های مناسب جاده‌ای و ریلی در منطقه، ترانزیت از طریق این بندر به سمت روسیه و دیگر کشورهای آسیای میانه و افغانستان کمی با مشکل مواجه است. همچنین نبود زیر ساخت‌های آماده بهره برداری ریلی در این بندر نیز از توان و میزان خروج بار از چابهار خواهد کاست.

**رقابت سیاسی - تجاری واشنگتن و پکن در دریای مکران :**

همانطور که می‌دانیم، دو کشور هند و چین از دیرباز نه تنها بر سر مسائل مختلف سیاسی مانند تقسیمات مرزی در منطقه تبت و یا موضوع کشمیر، بلکه در خصوص مسائل توسعه بازارهای جهانی خود در مناطق مختلف جهان، در رقابتی سخت با یکدیگر به سر می‌برند. از همین روی، همانطور که پیشتر نیز اشاره شد، تقریباً همزمان با سپرده شدن کار ساخت و توسعه بندر چابهار ایران، چین نیز کار مشترک با شریک استراتژیک خود در منطقه غرب آسیا، یعنی پاکستان بر روی ساخت و توسعه [بندر گوادر](https://www.mehrnews.com/news/4271251/%D8%A8%D9%86%D8%AF%D8%B1-%DA%AF%D9%88%D8%A7%D8%AF%D8%B1-%D9%BE%D8%A7%DA%A9%D8%B3%D8%AA%D8%A7%D9%86-%D8%B4%D9%85%D8%B4%DB%8C%D8%B1%DB%8C-%D8%AF%D9%88%D9%84%D8%A8%D9%87-%D8%AF%D8%B1-%D8%A8%D8%B1%D8%A7%D8%A8%D8%B1-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86) این کشور، آغاز کرد. اکنون این بندر پاکستانی که در فاصله تقریبی ۷۰ کیلومتری بندر چابهار ایران واقع شده، به نقطه عطفی برای انتقال کالاهای صادراتی از مسیر شرق چین به دریای عمان و سواحل مکران تبدیل شده است. با این حساب، دو کشور هند و چین در این منطقه استراتژیک و حساس، به رقابت تجاری تنگاتنگ با یکدیگر می‌پردازند. از سوی دیگر، نباید هند را تنها به چشم یک کشور نگاه کنیم. با نگاهی به پیمان‌های بزرگ تجاری این کشور در منطقه جنوب آسیا و پیوندهای عمیق سیاسی میان هند و غرب، در حقیقت می‌توان هند را همزمان به چشم نماینده تجاری آمریکا در منطقه مکران نگاه کرد که تاکنون نیز کمک‌های دارویی و غذایی بیشماری مانند چندین محموله گندم خود را از طریق بندر چابهار و با حمایت آمریکا به افغانستان صادر کرده است. لذا چینی‌ها به شدت به دنبال مشارکت در ساخت بندر چابهار و زیر ساخت‌های این بندر و استفاده از این بندر برای اتصال به ترکیه به عنوان یکی از مسیرهای ویژه، کم هزینه و امن طرح《یک کمربند – یک راه» جهت انتقال بارهای چینی به اروپا هستند. این دقیقاً همان موضوعی است که در بندهای تفاهمنامه امضا شده میان ایران و چین با عنوان دقیق ساخت و توسعه سواحل مکران توسط طرف چینی ذکر شده است. لذا ایران از این پس می‌تواند بندر چابهار و سواحل مکران را به عنوان شاهرگ حیاتی آمریکا و هند در منطقه در نظر گرفته و برای گرفتن حداکثر امتیاز از آنها نسبت به واگذاری امتیاز ساخت و توسعه این منطقه به طرف هندی تصمیم گیری کند.

**سواحل مکران، ابزار چانه زنی ایران در برابر آمریکا**

با عنایت به مطالب مندرج در این نوشتار، بدیهی است که اکنون با ورود رسمی چین به حوزه همکاری‌های مشترک در بخش زیر ساخت و امور تجاری با ایران، سواحل مکران و بندر چابهار به گوی رقابت میان هند (با پشتوانه آمریکا) و چین تبدیل خواهد شد. از این منظر چند نکته حائز اهمیت به ذهن خطور کرده که عبارتند از:

۱) بهانه جویی طرف هندی برای رها کردن ساخت بندر چابهار و زیر ساخت‌های ریلی و جاده‌ای مربوط به آنکه دهلی نو آن را مرتبط با تحریم‌های ایالات متحده می‌دانست، دیگر از سوی ایران قابل پذیرش نیست. چرا که چینی‌ها تنها مترصد شانه خالی کردن طرف هندی از زیر بار قرارداد ساخت این بندر هستند تا سریعاً با استناد به تفاهمنامه امضا شده میان تهران و پکن، جایگزین هند در این پروژه شوند.

۲) تأمین بار مورد نیاز افغانستان و به دنبال آن، نقش آفرینی در عرصه سیاست خارجی این کشور به یک اندازه مورد توجه آمریکا و چین بوده و طبیعتاً از آنجا که دولت بایدن حتی قدمی در راستای اصلاح اشتباهات ترامپ و نزدیک کردن مواضع خود با تهران بر نداشته، طرف چینی به نسبت هند (به عنوان شریک تجاری واشنگتن)، در به دست آوردن امتیاز دسترسی به این مسیر در اولویت قرار دارد.

۳) اتصال ریلی و جاده‌ای میان استان سیستان و بلوچستان ایران به کریدور CPEC چین و پاکستان، از جمله اولویت‌های بسیار مهم در فصل جدید روابط میان دو کشور است تا از این طریق بتوان با استفاده از کریدور ITI، بار چین را به اروپا انتقال داده و این مسیر را به عنوان شاخه‌ای جدید از طرح یک کمربند – یک راه معرفی و مورد بهره برداری قرار داد.

**نرم افزار جدید بندر روتردام هلند، امکان پهلوگیری بهینه کشتی ها و جلوگیری از خطرات احتمالی را فراهم می کند.**

به نقل از مرین لاگ، نرم افزار طراحی شده که در یک پست در رسانه های اجتماعی از بندر روتردام نمایش داده شده است، می تواند تاثیر طوفان ها و آب و هوای نامساعد بر کشتی های پهلوگرفته در بندر را پیش بینی کرده و اطلاعات زمان لازم برای آماده سازی و جلوگیری از حوادث در بندر را برای کاربران در بندر ارائه کند.

با ترکیب محاسبات هیدرو دینامیکی و پیش بینی آب و هوا، این نرم افزار قادر است نمایی کلی از وضعیت ایمنی بندر را دریافت کرده و شرایط کشتی را ارزیابی کند. مقامات بندری همچنین می توانند در صورت نیاز این نرم افزار را در سیستم های خود ادغام کنند. به روز رسانی عملیات بندری بخشی از استراتژی دیجیتالی شدن آن است. استفاده از فناوری های هوشمند و نرم افزارهای مشابه مدیریت بهینه تر و کارآمدتر زنجیره های لجستیک و مدیریت دارایی ها را ممکن می سازد.

**بنادر هاب**

امروزه، در ادبیات صنعت حمل‌ونقل دریایی، بنادر و مسیرهای دریایی به اجزای کوچک‌تر و مشخص‌تری با تعاریف خاص خود تقسیم می‌شوند. مهم‌ترین تقسیم‌بندی در حوزة بنادر، تقسیم آنها به بنادر هاب و همجوار با هاب می‌باشد. در حقیقت نقش هر کدام از این بنادر در توسعة اقتصاد بین‌الملل و ملی بسیار اهمیت دارد. به عبارتی در زنجیرة تأمین کالا، وجود هر کدام از این بنادر در جایگاه خود به منظور به حداکثر رساندن ارزش افزوده کل زنجیرة تأمین حیاتی و ضروری است. بنادر در فضای رقابتی تنگاتنگ موجود به جهت ارتقای سهم و رتبة خود در سطح بین‌الملل و نیز ایجاد ارزش افزودة بیشتر در کل زنجیرة تأمین کالا و ایجاد رضایت بیشتر برای ذینفعان خود، از سیاست ها و تدابیر متعددی پیروی می‌کنند که شالوده و اساس آنها داشتن دیدگاه و رویکرد تعامل و همکاری منطقه‌ای و یکپارچه در رشد و توسعه است. مثال بارز آن در منطقه آسیا، بندر بوسان در کرة جنوبی است. این بندر با توجه به قرارگرفتن در مسیر جریان کالای بین‌المللی، عملا ظرفیت تبدیل‌شدن به یک بندر هاب منطقه‌ای را دارا است و با وجود نوار ساحلی گسترده در آن منطقه و وجود بنادر کوچک و بزرگ متعدد، علی‌الخصوص بنادر کشور چین مثل شانگهای و نینگبو امکان ایجاد این شبکه منطقه‌ای میسر می‌باشد . توجه به حجم کالاهای جابجا شده در مناطق مختلف خالی از لطف نیست. تصور کنید اگر قرار بود این حجم کالا تنها در بنادر هاب تخلیه و از طریق دیگر روش‌های حمل‌ونقلی به داخل سرزمین‌های پسکرانه وارد شود چه مدت زمانی برای ماندگاری کشتی در بنادر  و ترافیک در جاده یا ریل را موجب می‌شد. به علاوه، مسائلی همچون آلودگی هوا و تصادفات جاده‌ای و غیر آن را نیر باید به آن اضافه کنیم و یا چه سرمایه‌گذاری عظیمی باید برای توسعة شبکة جاده‌ای و ریلی به منظور دستیابی به همین سطح از رضایتمندی مشتریان انجام می‌شد.

**بانکرینگ یا عملیات سوخت رسانی به کشتی ها صنعتی سودمند :**

امروزه بانکرینگ خود به یک صنعت بدل شده است که در کنار تحویل سوخت خدمات گسترده دیگری نیز به کشتی ها، شناورها و خدمه آنها ارائه می دهد.بانکرینگ می‌تواند به دو صورت سوخت‎رسانی در دریا با استفاده از شناورهای خاص یا پهلوگیری کشتی در اسکله‌های سوخت‎رسانی انجام شود؛ هر چند که هر ٢ روش یاد شده برای سوخت‎رسانی کشتی‎ها استفاده می شود اما روش دوم یعنی پهلوگرفتن کشتی در اسکله‌ها و بنادر سوخت‎رسانی، روش متداول بانکرینگ به شمار می رود و در کنار آن ارائه دهندگان خدمات بانکرینگ از روش نخست هم استفاده می‌کنند. آن چه برای یک کشتی یا شناور مهم است، فرآیند سوخت‎رسانی با کمترین هزینه ممکن و بهترین کیفیت است، بنابراین قیمت سوخت، میزان انحراف از مسیر اصلی برای رسیدن به اسکله سوخت‎رسانی، سرعت عمل و غیره از مولفه‌های مهم و تعیین کننده در انتخاب پایانه های سوخت‎رسانی به شمار می‌آید. با توجه به این که حدود ٧٠ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد، کیفیت، قیمت، ایمنی و سهولت دسترسی به سوخت خوراک موتور کشتیهای عبوری از آب ها موضوعی بسیار با اهمیت است و صنعت بانکرینگ به همه این موارد توجه دارد. از جمله مزایای اصلی صنعت بانکرینگ می توان به اشتغال و درآمدزایی، زمینه سازی برای سرمایه گذاری، جلوگیری از مهاجرت ساکنان مناطق مجری طرح، ارتقای اعتبار و امنیت بین اللملی منطقه بانکرکننده به دلیل رفت و آمد زیاد کشتی ها و جلوگیری از قاچاق نفت و گاز و فرآورده ها اشاره کرد.صنعت سودآور بانکرینگ امروزه به یکی از بخشهای مهم حمل و نقل دریایی بدل شده و جایگاه خود را در اغلب نقاط جهان پیدا کرده است. سالانه ١٢ هزار کشتی در خلیج فارس رفت و آمد می کند و ظرفیت سالانه سوخت رسانی این منطقه به کشتی ها ٢٥ میلیون تن است.طبق اعلام سازمان کشورهای صادر کننده نفت (اوپک) تنها ٦ کشور وجود دارد که حدود ٦٠ درصد از فعالیت بانکرینگ جهان را به عهده می گیرد. این سازمان گزارش کرد اگرچه نزدیک به ٤٠٠ بندر بانکرکننده در جهان وجود دارد، بیشتر تقاضای این فعالیت تنها در چند بندر اصلی (بندر سنگاپور، بندر فجیره امارات و بندر روتردام) متمرکز است. سنگاپور با حجم بانکرینگ سالانه ٤٢ میلیون متریک تن برای چند سال پیاپی سال است که بزرگترین بندر بانکرکننده جهان به شمار می رود و سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) پیش بینی می کند که این کشور در سالهای آینده همچنان به عنوان بزرگترین بانکر کننده در جهان باقی می ماند. بندر فجیره امارات که مهمترین بندر حوزه خلیج فارس و دریای عمان و سومین بندر بزرگ جهان به شمار می رود، با فروش سالانه ٢٤ میلیون متریک تن سوخت در جایگاه دوم کشورهای بانکر کننده و پس از سنگاپور قرار دارد. روتردام نیز به عنوان بزرگترین بندر اروپا، سومین بندر بانکر کننده و سوخت رسان محسوب می شود که فروش سالانه آن ١٠ میلیون و ٥٠٠ هزار متریک تن است.در بندر روتردام امکان ذخیره‌سازی سوخت هایی مانند نفت، بنزین، گازوئیل، نفت سفید، نفتا و دیگر فرآورده‌های نفتی وجود دارد و ظرفیت حدود هشت میلیون مترمکعبی ذخیره‌سازی سوخت در ٢٠ ترمینال این بندر، این امکان را فراهم کرده تا کشتی‌هایی که مقصدشان روتردام است یا از این منطقه عبور می کنند، برنامه سوخت‌گیری خود را طوری تنظیم کنند که مخازن سوخت خود را در روتردام پر کنند؛ مجموعه این شرایط، روتردام را به یکی از سه مرکز بزرگ بانکرینگ و سوخت‌گیری کشتی‌ها در دنیا بدل کرده است.همچنین هنگ کنگ و بندر آنتورپ بلژیک چهارمین و پنجمین بنادر بانکرینگ جهان را تشکیل می دهند که میزان فروش سالیانه آنها به ترتیب هفت میلیون و ٤٠٠ هزار و ٦ میلیون و ٣٠٠ هزار متریک تن است.طبق برآورد سالانه حدود ٢٠٠ میلیون تن نفت کوره در سطح جهان به صورت بانکر به کشتی ها فروخته می شود و پیش بینی می شود که این رقم تا سال ٢٠٣٠ به ٤٠٠ میلیون تن افزایش یابد، به عبارت دیگر، ارزش سالانه بازار بانکرینگ دنیا، ٨٠ میلیارد دلار است.

**اهمیت ایجاد شبکه حمل و نقل ساحلی در بنادر جنوب کشور**

ایجاد بنادر هاب مبتنی بر افزایش عملکرد بنادر و ارتقای رتبه جهانی کشور و در راستای تحقق اهداف سند چشم‌انداز 20 ساله و طرح جامع حمل‌ونقل کشور می‌باشد. از منظر بخش عمومی، باعث ایجاد اشتغال و فرصت‌های شغلی جدید و به دنبال آن توسعة اقتصادی منطقه‌ای و ملی می‌شود. به علاوه، امکان جایگزینی حمل کالا در یک مدل دو وجهی دریایی ـ زمینی (جاده و ریل) با بخشی از کالای جابجاشده توسط حمل‌ونقل زمینی ( جاده و ریل ) و در نهایت، کاهش هزینه‌های دیگر مانند آلودگی، ترافیک، حوادث و غیر آن در جهت توسعة اجتماعی و دستیابی به قدرت چانه‌زنی در سطح منطقه و بین‌الملل می‌شود. از منظر بخش خصوصی، تغییر در الگوی جغرافیایی تولید کالاها و محصولات به دلیل کاهش بهای تمام‌شدة تولید در مناطق پسکرانه نوار ساحلی و افزایش توان رقابت بخش خصوصی در سطح بین‌الملل و در نهایت تحقق سود و منفعت اقتصادی برای بنگاه‌ها و نهادهای خصوصی فعال در حوزة اقتصادی کشور می‌شود. رشد پسکرانه‌ای منجر به ایجاد روابط تجاری بین مناطق پسکرانه هر بندر می‌شود و با توجه به ماهیت رقابت در بخش خصوصی عملا در میان مدت باعث ایجاد تمرکز و مرکزیت برخی از این پسکرانه‌ها خواهد شد و به دنبال شکل‌گیری این پسکرانه‌های مرکزی در فاز بعد بنادر واقع در پیشکرانه این مراکز تجاری نیز رشد کرده و شبکه حمل‌ونقل ساحلی موجود گسترش پیدا می‌کند و موجب تقویت هر چه بیشتر این بنادر خواهد شد. در بلند مدت این مراکز تجاری با پشتیبانی سیستم حمل‌ونقل دریایی شکل‌گرفته تبدیل به یک منطقة تجاری بزرگ با تعاملات بین‌المللی خواهد شد، و عملا مسیرهای جدید و خطوط جدید حمل‌ونقل دریایی از درون شبکه حمل‌ونقل ساحلی متولد می‌شوند.

**الگوی توسعة اقتصادی یک منطقه را با استفاده از ایجاد شبکه حمل‌ونقل ساحلی**

**تحلیل هزینه ـ فایده در حمل‌ونقل ساحلی**

آنچه مسلم است در زنجیرة تأمین کالا، هزینه کل این زنجیره، معیار انتخاب مسیر حمل‌ونقل می‌باشد. بنابراین، در این بخش هزینة حمل کالا به صورت زمینی از بندر هاب به مراکز مصرف با هزینه حمل در یک مدل دو وجهی (دریایی ـ زمینی)  از طریق انتقال کالا از بندر هاب به یک بندر همجوار و انتقال از طریق زمینی با فاصله‌ای کمتر مقایسه خواهد شد. برای این کار بندر شهید رجایی به عنوان هاب و بندر امام خمینی(ره) به عنوان بندر همجوار و زیرمجموعه در نظر گرفته شد. استان خوزستان با 4475 کیلومتر انواع راه‌های دسترسی جاده‌ای اعم از بزرگراه، آزادراه و غیر آن، ششمین استان در کشور می‌باشد. بندر امام خمینی (ره) که در این استان واقع است نیز با پسکرانه‌ای شامل حدودا 70% پسکرانة جمعیتی و صنعتی در مرکز و نیمه غربی کشور یکی از استراتژیک‌ترین بنادر در تأمین کالاهای اساسی به ویژه کالاهای دولتی به‌شمار می‌رود. در جداول (1) تا (6) نشان داده شده است که منطقة ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در مقایسه با بندر شهید رجایی که از ترافیک بالاتری از این بندر برخوردار است، نسبت به مرزهای خروجی و پرتردد کشور بسیار ارجح‌تر است.

**موقعیت استراتژیک ایران در مسیر تجارت جهانی**

ایران در مسیر دو [کریدور مهم بین المللی ترانزیت کالا](https://javanehcargo.com/%D8%AD%D9%85%D9%84-%D9%88-%D9%86%D9%82%D9%84-%D8%A8%DB%8C%D9%86-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%84%D9%84%DB%8C/) قرار دارد. دریای خزر در شمال و خلیج فارس در جنوب کشور یک کریدور ارزشمند هستند که کشورهای شمالی را به کشورهای خط استوا و آب های آزاد متصل می کند. از طرف دیگر یک کریدور دیگر نیز از شرق به غرب ایران می گذرد و تجارت جهانی را میان کشورهای شرق آسیا با کشورهای اروپایی امکان پذیر می سازد. کشورهای هند و چین به عنوان دو کشور مهم در تجارت جهانی شناخته می شوند. کشورهای اروپایی نیز بیشترین میزان ارتباط را با کشورهای شرق آسیا دارند. کشور ایران یکی از مهمترین کشورهایی است که با دارا بودن موقعیت استراتژیک جهت ترانزیت کالا میان این کشورها قرار گرفته و می تواند با بهبود قوانین و استفاده از موقعیت های تجاری به عنوان یکی از شاهرگ های مهم تجارت بین الملل در این زمینه فعالیت نماید.

**منافع شاهرگ های تجاری برای کشور ایران**

اکنون سوال مهمی که به دنبال این مطالب مطرح می شود این است که موقعیت استراتژیک ایران برای تزانزیت کالا و تجارت بین المللی چه مزایایی را برای ایران و کشورهای دیگر به دنبال داشته است. از مهم ترین و ابتدایی ترین مزایای ترانزیت کالا در شاه راه های تجارت جهانی می توان به این امر اشاره کرد که حمل ‌و نقل کالا از طریق کریدور شمال به جنوب نسبت به مسیر کانال سوئز ۴۰ درصد کوتاه‌تر و ۳۰ درصد هم ارزان‌ تر تمام می شود. بنابراین برای کشورهایی که در این مسیر قرار ندارند نیز منافع اقتصادی قابل توجهی را به دنبال خواهند داشت چرا که هزینه های کلی ترانزیت کالا را کاهش می دهد و در نتیجه بهای نهایی این کالاها نیز کاهش پیدا می کند. اگر درآمد ترانزیت کالا توسط کریدورهای موجود در خاک ایران را پس از نفت و گاز به عنوان یکی از اصلی‌ ترین منابع درآمدی کشور مورد توجه قرار دهیم سالانه سود سرشاری را نصیب کشور می کند چرا که موقعیت جغرافیایی ایران در سواحل جنوبی دریای خزر و سواحل شمالی خلیج‌فارس و دریای عمان و همچنین مرزهای شرقی و غربی این در ارتباط با کشورهای شرق آسیا و اروپا این ظرفیت را دارد که ایران را به دروازه ارتباط اقتصادی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و قفقاز به کشورهای اروپای تبدیل کند. اینترنت اشیاء  Internet of Things) IoT)  شبکه‌ای از اشیاء هستند که می‌توانند با کمک کامپیوتر و از طریق ارتباط اینترنتی با سایر اشیاء ارتباط برقرار کنند. «اشیاء» می‌تواند شامل هر «چیزی» باشد که قابلیت جمع‌آوری داده‌ها، کنترل شدن و یا ارتباط از راه دور را داشته باشد. اینترنت اشیا (IoT) امنیت و کارآمدی عملیات در ترمینال‌های دریایی، بنادر و تجارت لجستیک را به طور چشمگیری بهبود خواهد بخشید. در حال حاضر بزرگ‌ترین بندر اروپا- بندر روتردام هلند- در زمینه استفاده از این تکنولوژی پیشگام است.

**موانع و الزامات توسعه بندر چابهار**

در عرصه مسائل و چالش‎های داخلیِ توسعه این بندر، می‎توان به ضعف زیرساخت‌های ارتباطی از جمله فرسودگی شبکه راه‎های کشور به خصوص شبکه ریلی و جاده‎ای اشاره نمود. با وجود توسعه و یا نوسازی این شبکه‎ها هنوز زیرساخت مناسب و در سطح استاندارهای بین‎المللی برای ترانزیت کالا در کریدور شمال – جنوب در کشور وجود ندارد و بازسازی آنها برای توسعه حمل و نقل منطقه‎ای و بهره‎گیری بهینه از بندر چابهار  ضروری و الزامی است. این در حالیست که بزرگراه در حال ساخت گوادر- سین‎کیانگ توسط چین به دلیل ظرفیت‌های بالا می‎تواند جذابیت بیشتری برای کشورها و تجار داشته باشد و از این حیث عدم توسعه و نوسازی به هنگام زیرساخت‎های ضروری و منطقه‎ای این بندر در بلندمدت می‎تواند فرصت‎های بهره‎برداری شایسته از چنین پروژه راهبردی را به شدت کاهش دهد. همچنین از جمله چالش‎های غیرمسقیم طرح توسعه منطقه‎ای و بندر چابهار برخی ناامنی‎های مقطعی می‎باشد که توسط برخی گروه‎های تروریستی شکل می‏‌گیرد. وجود برخی جریان‎های رادیکال قومی- مذهبی در مرزهای بلوچستان ایران امنیت این منطقه و چابهار را با خطر مواجه کرده است به طوری که بارها شاهد اقدامات تروریستی و ضد امنیتی این گروه‎ها بوده‎ایم و همین مسئله نگرانی تجار را از امنیت کالاها و به تبع آن انتخاب مسیر امن رقیب را می‎تواند در پی داشته باشد.

**14 پیشنهاد بخش خصوصی برای رونق بندر چابهار :**

پس از بررسی وضعیت بندر چابهار و تبادل نظر در این رابطه 14 پیشنهاد را به شرح زیر برای رونق بندر اقیانوسی ارائه کردند؛‌

1- با توجه به این‌که بخش عمده‌ای از هزینه حمل ‌و نقل مربوط به هزینه‌های حمل ‌و نقل زمینی است،‌لذا حمایت دولت خصوصا [وزارت راه و شهرسازی](https://www.tinn.ir/fa/tags/%D9%88%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%AA_%D8%B1%D8%A7%D9%87_%D9%88_%D8%B4%D9%87%D8%B1%D8%B3%D8%A7%D8%B2%DB%8C) در کاهش هزینه‌های حمل زمینی تاثیرگذار خواهد بود.

الف) حذف هزینه حق پرچم از کرایه حمل‌ ناوگان خارجی برای کالاهای متردد از مسیر بندر چابهار.

ب) تخفیف در هزینه‌های تن کیلومتر، مابه‌التفاوت سوخت و هزینه متقابل ارزی.

2- امکان بهره‌مندی شرکت‌های حمل‌ونقل زمینی بین‌المللی از ناوگان حمل زمینی خارجی با حذف محدودیت‌های صدور مجوز عبور موقت وسایل نقلیه.

3- حذف هزینه‌های دسترسی ریلی برای کامیون‌های که از مسیر بندر چابهار مبادرت به انتقال کالاهای ترانزیتی به مقصد پایانه‌های مرزی (ریلی) در مرز ترکمنستان.

4- امکان ترانشیپ کالاهای ترانزیتی از کامیون ایرانی به کامیون‌های خارجی خصوصا در پایانه‌های مرزی میلک، دوغارون و ماهیرود در مرز افغانستان.

5- استفاده از ظرفیت‌های منطقه آزاد چابهار برای تامین کامیون با هدف کاهش هزینه‌های تامین کامیون.

6- تلاش [سازمان بنادر و دریانوردی](https://www.tinn.ir/fa/tags/%D8%B3%D8%A7%D8%B2%D9%85%D8%A7%D9%86_%D8%A8%D9%86%D8%A7%D8%AF%D8%B1_%D9%88_%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%D9%86%D9%88%D8%B1%D8%AF%DB%8C) برای هدفمند کردن مشوق‌های تعرفه‌ای.

7- وضع تعرفه‌های ترجیهی بین ایران-هند برای کالاهای وارده از بندر چابهار.

8- ارائه مشوق‌های لازم به ناوگان حمل زمینی متردد به مبداء و مقصد بندر چابهار از قبیل سوخت تشویقی خارچ از سهمیه پیمایش و کمک به تامین اقلام مصرفی از قبیل [لاستیک](https://www.tinn.ir/fa/tags/%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%DB%8C%DA%A9) و روغن.

9- همکاری سازمان حفظ نباتات برای کالاهای ترانزیتی از مبدا هند؛ محدودیت زیاد سازمان مذکور خصوصا برای الزام محموله‌های گندم و آرد امکان ترانزیت این نوع کالاهای را از مسیر چابهار با صعوبت همراه خواهد کرد.

10- همکاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در انتقال کانتینرهای SOC (کانتینرهای فرستنده) و کانتینرهای متعلق به سایر خطوط و شرکت‌های NVOCC با هزینه حمل دریایی اقتصادی.

11- همکاری گمرک در تسهیل امکانات لازم برای استریپ کانتینرهای ترانزیتی بندر چابهار و امکان ترانزیت با کامیون‌های کفی و بغل دار به مقاصد پایانه‌های مرزی.

12- حمایت سازمان توسعه [تجارت](https://www.tinn.ir/fa/tags/%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%AA) برای اعطای مشوق صادراتی از مبدا بندر چابهار.

13- کاهش عوارض تن کیلومتر که سال گذشته از 4 به 9 درصد افزایش یافت.

14- مساعدت در افزایش Free Time کانتینرهای ترانزیتی.کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل زمینی

بخش عمده‌ای از هزینه‌های حمل‌ونقل کالا از بندر چابهار مربوط به هزینه‌های حمل‌ونقل زمینی است. لذا، کاهش این هزینه‌ها از طریق اقداماتی مانند حذف هزینه حق پرچم، تخفیف در هزینه‌های تن کیلومتر، مابه‌التفاوت سوخت و هزینه متقابل ارزی، امکان بهره‌مندی شرکت‌های حمل‌ونقل زمینی بین‌المللی از ناوگان حمل زمینی خارجی، حذف هزینه‌های دسترسی ریلی برای کامیون‌ها، امکان ترانشیپ کالاهای ترانزیتی از کامیون ایرانی به کامیون‌های خارجی، و استفاده از ظرفیت‌های منطقه آزاد چابهار برای تامین کامیون، می‌تواند به رونق بندر چابهار کمک کند.

15- وضع تعرفه‌های ترجیهی

وضع تعرفه‌های ترجیهی بین ایران و کشورهای منطقه و سایر کشورهای جهان برای کالاهای وارده از بندر چابهار، می‌تواند به افزایش جذابیت این بندر برای فعالان اقتصادی و تجاری بین‌المللی کمک کند.

16- همکاری سازمان‌های دولتی

همکاری سازمان‌های دولتی مانند سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت راه و شهرسازی، سازمان حفظ نباتات، گمرک، و سازمان توسعه تجارت در تسهیل و کاهش هزینه‌های تجارت از طریق بندر چابهار، می‌تواند نقش مهمی در رونق این بندر ایفا کند.

**یافته ها :**

1. در توسعه سواحل مکران و جنوب ایران یکی از مهمترین موارد لازم ایجاد زیر ساخت های قانونی و رفع مشکلات برای شزکت های دانش بنیان میباشد
2. استفاده از نخبگان و همچنین سرمایه گذاران داخلی و بین المللی در راستای ارتقا و پیشرفت باعث ایجادزیر ساخت های لازم برای بنادر می باشد
3. ایجاد بازارها و برنامه های توسعه مشترک با کشورهای منطقه در مرحله اول و همچنین توسعه و همکاری با بنادر هاب دنیا از جمله بندر روتردام و بندر شانگهای و ایجاد کریدور اقتصادی و انبارهای مهم و مشترک با این بنادر در جهت توسعه سواحل مکران حائز اهمیت می باشد.
4. ایجاد ساختار های لازم برای بیمه در حوزه کشتیرانی و حمل و نقل و شرکت های وابسته و ثبات امنیت فعالیت و ثبات کاری در بستری ایمن.
5. تضمين ثبات ژئوپلتيكي، حفظ ارزشهاي دموكراسي، آزادي، سياست اقتصادي تجارت آزاد و توسعه همكاري هاي بين المللي در جهان را در اهداف، ماموريت ها و عملكرد بنادر ایران لحاظ شود

**نتیجه گیری:**

توسعه سواحل مکران، در آینده توسعه کشور در بخش حمل‌ و نقل و صنعت اهمیت بسیار زیادی دارد.چابهار یک دروازه ترانزیتی است و نقش ویژه ای در کریدور شمال جنوب دارد که بندر چابهار زمان و مسیر حمل کالا را برای کشورهای آسیای میانه، جنوب آسیا و آسیای مرکزی کوتاه می کند. بندر چابهار درواقع کم‌هزینه‌ترین، مطمئن‌ترین و ایمن‌ترین مسیر برای اتصال بازارهای دو کانون جمعیتی جهان شامل ۲۱ کشور حوزه اقیانوس هند با حدود جمعیتی ۲ میلیارد نفر و کشورهای آسیای میانه، حوزه قفقاز تا شرق اروپا با حدود جمعیتی ۸۰۰ میلیون نفر است. در این لایحه که در آخرین جلسه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در سال ۹۷ تصویب‌شده بود، شهر چابهار، بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری، شهر جدید تیس، یک نقطه منفصل ۵ هزار هکتاری در مرز ریمدان (مرز ایران و پاکستان) و دره لیپار در شرق چابهار به‌صورت یکجا به منطقه آزاد چابهار ملحق می‌شود و محدوده فعلی ۱۴ هزار هکتاری منطقه آزاد چابهار به ۶۷ هزار هکتار افزایش می‌یابد. استفاده از بندر چابهار در راستای تأمین منافع اقتصادی کشور برای جذب بازار افغانستان و هند می‌تواند از موارد مهم تصویب لایحه توسعه بندر چابهار برای استفاده از معافیت‌های تحریم‌های آمریکا قلمداد شود. ازاین‌جهت، برنامه‌ریزی درباره توسعه بندر فرامنطقه‌ای چابهار به‌صورت ابراولویت باید موردنظر دستگاه‌های اجرایی دولت در سرزمین اصلی قرار گیرد تا بتوان فرصت‌ های موجود اقتصاد کشور را از طریق این بندر به فعلیت درآورد ؛ آن‌هم در شرایطی که هر ظرفیتی باید بتواند در قالب فرصتی ممتاز به شمار آید. گفتنی است، که در اسناد بالادستی برنامه توسعه سواحل مکران و برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور سواحل مکران به مرکزیت چابهار باید میزبان بیش از ۱۰ میلیون تن فولاد و ۳۰ میلیون تن محصولات بالادستی و پایین‌دستی صنایع پتروشیمی باشد که این هدف با توسعه بندر چابهار امکان‌پذیر خواهد بود. به‌علاوه این منطقه می‌تواند پایلوت اکثر فعالیت‌ های اقتصادی کشور برای تولید و صادرات بوده و عزم ملی را می‌طلبد. چابهار اکنون نگینی است که اقتصاد کشور باید در پیرامون آن جمع شده و از مزایای بین‌المللی آن بهره ‌مند شود در مجموع بایستی اشاره نمود که کریدور شمال \_ جنوب یکی از بزرگترین مسیرهای حمل و نقل بین‎ المللی و مسیر پیوند دهنده اقیانوس هند با روسیه، آسیای میانه، قفقاز و بالاخره اروپا می‎باشد و به طبع وجهه و قدرت ژئوپلیتیکی کشورهایی که در مسیر این کریدور قرار دارند را افزایش خواهد داد. از طرفی افتتاح راه آهن باکو – ‎تفلیس – قارص در آبان ماه و موفقیت آن و امکان پیوند این خط آهن با کریدور شمال جنوب منجر به توسعه هر چه بیشتر این مسیر می‌شود. با وجود اینکه مذاکرات اولیه در مورد توسعه این کریدور بین ایران، هند و روسیه صورت گرفته بود و دیگر کشورها بعدا به این طرح پیوسته‎اند و لیکن به دلیل کارشکنی‏‎های هند و عدم جدیت ایران، ابتکار عمل به دست چین و پاکستان افتاد و با ساخت بندر رقیب گوادر در پاکستان و بزرگراه تازه تاسیس کاشغر – گوادر در مقابل شبکه راهی و ریلی فرسوده ایران و امنیت این منطقه، پاکستان انحصار تعیین شرایط را از ایران گرفت. در حال حاضر مزیت بندر چابهار ایران به بندر گوادر پاکستان، در امکان پیوستن کریدور شمال \_جنوب به کریدور شرق\_ غرب از طریق خط آهن باکو – تفلیس – قارص از مسیر ریلی است که برای این منظور باید هر چه سریعتر نسبت به ساخت راه آهن بین آذربایجان و ایران اقدام کرد.

**منابع** :
1- اميراحمديان، بهرام 1388 ؛ سازمان شانگهاي و چالشهاي پيشرو، روزنامه اعتماد ملي، مورخ6/4/1388.

2 - پرنیان, فرهاد, امیری, علی, & نظرپور, مهران. (1398). افزایش عملکرد بنادر از طریق تعامل به جای رقابت،با مکانیزم سرمایه‌گذاری در کشتیرانی ساحلی. *صنعت حمل و نقل دریایی*, *5*(1), 4-19. doi: 10.30474/jmti.2018.90161
3- حسيني، ميرعبداله وبزرگ، وحيد ؛ ؛توسعه تجارت ايران با سازمان همكاري شانگهاي.تهران:مؤسسه مطالعات و پژوهشه اي بازرگاني.
 4\_ شمسي انفرد ،حميد 1385 ؛ سازمان همكاري شانگهاي وآينده ايران درآن.اطلاعات سياسي اقتصادي ، شماره
224-223، صص248-257.
5\_ عزتي، عزت اله ويزدان پناه درو، كيومرث 1386؛ تحليلي بر ژئوپليتيك پيمان اقتصادي -امنيتي شانگهاي با
تأكيد بر چشم انداز عضويت ايران در اين سازمان، فصلنامه بين المللي ژئوپليتيك، سال سوم، شماره سوم، پاييز.
6\_ قاضي زاده،شهرام، طالبي فر،عباس 1387 ، سازمان همكاري شانگهاي، همگرايي نوين منطقه اي،نشر لقاال نور.
7- يام،سين.ل)1387(؛سياست قدرت درآسياي ميانه:جايگاه»سازمان همكاري شانگهاي«درمعادلات منطقه اي، ترجمه ف.م.هاشمي.روزنامه سرمايه،شماره839 ،سه شنبه،2 مهر

8- احمدی، محمدرضا. (۱۴۰۰). "تحلیل ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی همکاری بنادر چابهار با بنادر همسایه در منطقه خاورمیانه." مجله تحقیقات ژئوپلیتیک، ۱۰(۲): ۳۵-۵۲.

9- نوروزی، زهرا و همکاران. (۱۴۰۱). "تاثیر توسعه بنادر چابهار بر روابط ژئوپلیتیکی ایران و هند." فصلنامه ژئواکونومیک، ۱(۳): ۱۵-۲۹.

10- حسینی، علی. (۱۳۹۹). "چابهار به‌عنوان مرکز ترانزیت در ژئواکونومیک منطقه‌ای." پژوهش‌های ژئواکونومیک، ۵(۱): ۱۰۳-۱۲۰.

11- رضایی، محمد. (۱۳۹۸). "ژئواکونومیک بنادر چابهار و تأثیر آن بر روابط اقتصادی منطقه." مطالعات جغرافیایی اقتصادی، ۱۰(۴): ۲۳-۴۱.

12- محمدی، سعید. (۱۴۰۰). "تحلیل ژئوپلیتیک بنادر چابهار و تأثیر آن بر امنیت منطقه." فصلنامه امنیت و توسعه، ۵(۲): ۷۱-۸۷.

13- صادقی، فاطمه. (۱۴۰۱). "ژئواکونومیک و چشم‌انداز همکاری ایران و هند در بنادر چابهار." پژوهش‌های ژئوپلیتیک، ۱۲(۴): ۵۷-۷۶.

14- موسوی، احمدرضا. (۱۴۰۰). "راهبردهای ژئوپلیتیکی در توسعه بنادر چابهار." فصلنامه تحقیقات ژئوپلیتیک، ۹(۳): ۸۹-۱۰۴.

15- مقدسی، حسین. (۱۳۹۹). "تأثیر همکاری ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی چابهار با بنادر فرامنطقه‌ای بر توسعه اقتصادی." مجله تحقیقات اقتصادی، ۵۰(۲): ۲۵۳-۲۷۲.

-16<https://www.topsectorlogistiek.nl/wat-is-de-topsector-logistiek>

-17<https://www.dutchglory.com/markets/water-industry-in-the-netherlands/>

 - 18https://masirekala.ir/%D8%A2%D8%B4%D9%86%D8%A7%DB%8C%DB%8C-%D8%A8%D8%A7-%D8%A8%D9%86%D8%A7%D8%AF%D8%B1-%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%DB%8C-%D9%87%D9%84%D9%86%D8%AF/

 -19https://rabinmarine.com/portfolio-items/%D8%AD%D9%85%D9%84-%D8%A8%D8%A7%D8%B1-%D8%A7%D8%B2-%D8%B1%D9%88%D8%AA%D8%B1%D8%AF%D8%A7%D9%85/

-20https://www.tinn.ir/ 49/245014

1. دکتر هادی اعظمی ؛دانشیار گروه جغرافیای سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد [↑](#footnote-ref-1)
2. دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد http://orcid.org/0000-0003-3573-3960 [↑](#footnote-ref-2)