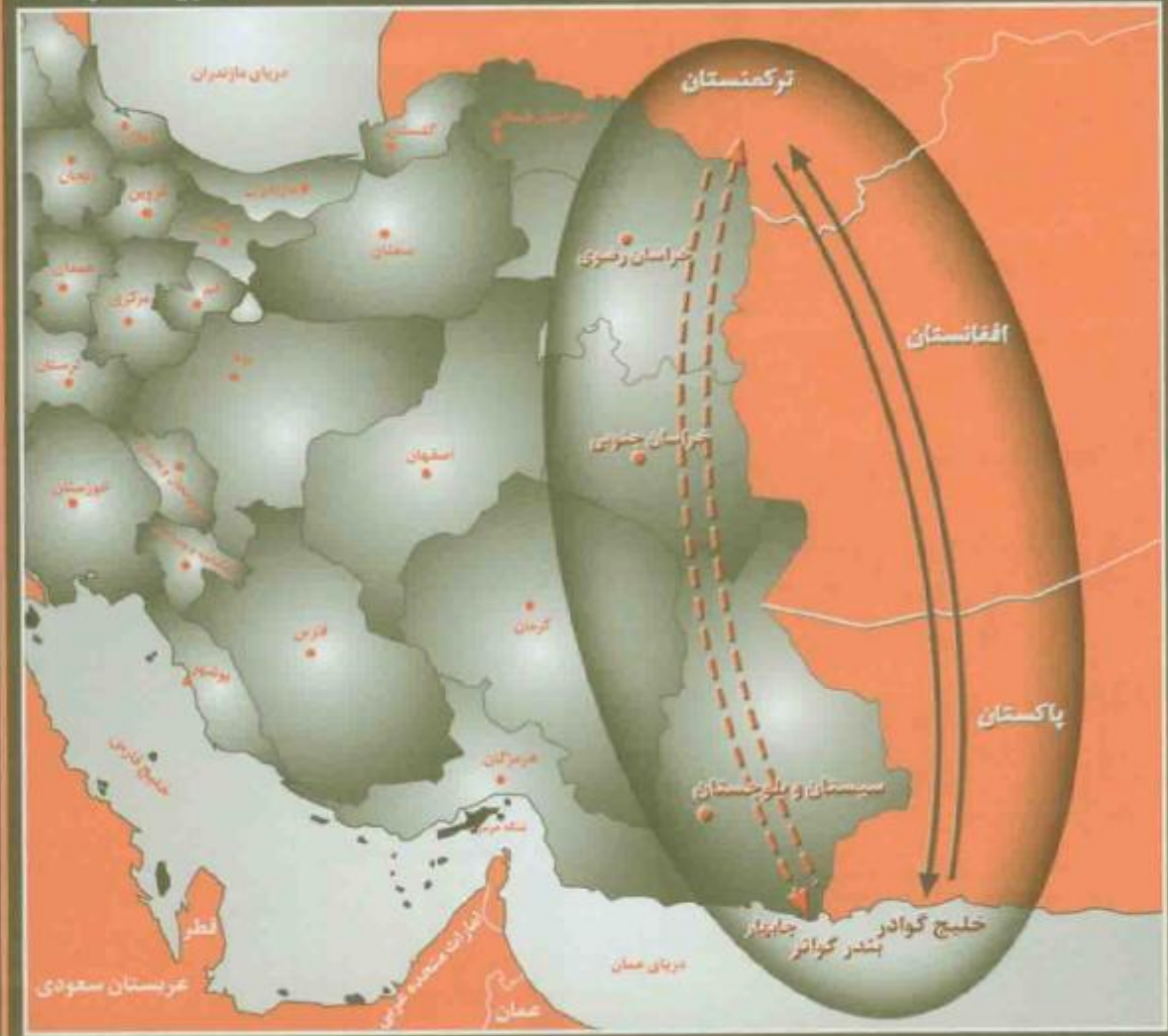


ایران ترانزیت

نگرشی بر رخداد‌های اخیر در فرامرز جنوب شرقی

- بندر گوادر پاکستان، چابهار ایران را به چالش فرا می‌خواند
- سکوت ایران در برابر شتاب پاکستان
- نگرانی‌ها در مورد فرصت‌های ترانزیتی ایران را بریاید
- میان بندر گوادر با ایران ارتباط مستقیم برقرار می‌شود
- تکمیل فاز نخست بندر گوادر در سال ۲۰۰۶
- سرانجام بندر گوادر پاکستان افتتاح می‌شود

نشریه شماره ۱۰۰۵



IRAN TRANSIT

ایران ترانزیت

به کوشش:

دکتر قاسم خلیلزاده، مهندس امیر نارون کوهی، مهندس بهروز علی بخشی، مهندس عبدالباسط نهستانی فر

حروفچینی کامپیوتری: بخش حروفچینی ره شهر

چاپ و صحافی: چاپ شهر

<http://bulletins.rahshahr.com>

آدرس وب سایت نشریات فنی گروه بین المللی ره شهر:

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
	مقدمه
۱.....	الف) بندر گوادر پاکستان چابهار ایران را به چالش فرا می خواند.....
۱.....	موقعیت ممتاز منطقه خاورمیانه در جهان.....
۲.....	ایران قلب خاورمیانه و دروازه شرق و غرب جهان.....
۲.....	چرا ایران؟.....
۳.....	بندر گوادر.....
۵.....	توسعه گوادر.....
۵.....	گوادر پاکستان تهدیدی برای اقتصاد ایران.....
۶.....	هدف از اجرای طرح توسعه گوادر.....
۷.....	رویکرد جاه طلبانه رئیس جمهور پاکستان به طرح توسعه بندر گوادر.....
۹.....	نخست وزیر پاکستان تسریع عملیات اجرایی طرح بندر گوادر را راهبری می کند.....
۹.....	آگاهی شرکت های ایالات متحده از فرصت های سرمایه گذاری در بندر گوادر.....
۱۲.....	وضعیت نامساعد تسهیلات ارتباط از راه دور در بندر گوادر.....
۱۲.....	تکمیل احداث شبکه جاده های ارتباطی با گوادر تا ژوئن ۲۰۰۶.....
۱۳.....	بازتاب پروژه گوادر در ایالت بلوچستان پاکستان.....
۱۴.....	نخست وزیر پاکستان اتصال ریلی کوئته به گوادر را راهبری می کند.....
۱۴.....	پرواز هواپیمایی پاکستان (PIA) بین گوادر و مسقط دوباره برقرار می شود.....
۱۵.....	مناطق آزاد معاف از مالیات گوادر، اقتصاد منطقه ای را رونق می دهند.....
۱۵.....	طرح های نوسازی خطوط ریلی پاکستان به موازات طرح توسعه بندر گوادر.....
۱۷.....	ب) سکوت ایران در برابر شتاب پاکستان!.....
۱۷.....	آینده اقتصادی جهان از آن آسیا است - نقش بندر گوادر - نقش بندر چابهار.....
۱۸.....	پرسش های اساسی.....
۱۸.....	ادامه محرومیت منطقه آزاد چابهار چرا؟.....
۲۱.....	پ) نگذاریم بندر گوادر فرصت های ترانزیتی ایران را برباید.....
۲۳.....	ت) میان بندر "گوادر" با ایران ارتباط مستقیم برقرار می شود.....
۲۴.....	ث) تکمیل فاز نخست توسعه بندر گوادر در سال ۲۰۰۶.....
۲۶.....	شرکت های چینی در حال کار بر روی زمین های قسمت غربی ناحیه گوادر هستند. این ناحیه، ناحیه صنعتی گوادر است و چین در حال ساخت پالایشگاه و نیز مخازن ذخیره مواد نفتی در این قسمت است.....
۲۶.....	ج) سرانجام بندر جدید گوادر پاکستان افتتاح می شود.....
۲۷.....	فرار از منطقه ای بیابانی تا وصال منطقه ای آزاد.....

۲۸.....	گوادر محور گفت و گوی سران
۲۸.....	چ) اقبال کشورها و شرکت‌ها از طرح توسعه گوادر
۳۲.....	طراحی فرودگاه جدید.....
۳۳.....	آینده بندر گوادر.....
۳۵.....	چ) ایران ترانزیت ۲۰۰۷.....
۳۶.....	بیانیه مشترک اجلاس وزیران حمل و نقل آسیا - اروپا.....
۳۷.....	چکیده‌ای از سخنرانی‌های مقامات و مسئولان حمل و نقل و ترانزیت در همایش.....
۳۸.....	سخنان وزیر حمل و نقل ترکیه.....
۳۸.....	سخنان وزیر راه ازبکستان از اقداماتی جهت توسعه حمل و نقل کشورش.....
۳۹.....	سخنان وزیر حمل و نقل ارمنستان.....
۴۰.....	سخنان وزیر حمل و نقل تاجیکستان در اشاره به مناسبات اقتصادی با ۹۳ کشور جهان.....
۴۰.....	سخنان وزیر حمل و نقل افغانستان.....
۴۱.....	سخنان معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و ترابری ایران.....
۴۱.....	سخنان رئیس سازمان بنادر و کشتیرانی ایران.....
۴۲.....	سخنان رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران.....
۴۳.....	سخنان دبیر کل اکو (ECO = سازمان همکاری‌های اقتصادی).....
۴۳.....	سخنان مدیر کل ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایران.....
۴۴.....	سخنان معاون وزیر نفت و مدیر عامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران.....
۴۵.....	ح) گوادر پاکستان در برابر چابهار ایران - جمع‌بندی مطالب این گزارش و نتیجه‌گیری.....
۴۶.....	چابهار به عنوان پل ارتباطی دالان‌های ترانزیت شمال - جنوب و غرب - شرق.....
۴۷.....	بندر چابهار.....
۴۷.....	شبکه ارتباط دریایی.....
۴۷.....	فاصله دریایی بنادر مهم منطقه تا بندر چابهار.....
۴۸.....	شبکه ارتباط هوایی.....
۴۹.....	شبکه ارتباط جاده‌ای.....
۴۹.....	شبکه ریلی.....
۴۹.....	وضعیت آب و هوایی.....
۵۳.....	واقعیت ظهور گوادر پاکستان در برابر چابهار ایران.....
۵۶.....	رقابت چابهار و بندر گوادر.....
۵۸.....	چشم‌انداز درخشان توسعه بندر گوادر.....
۵۹.....	احتمالات مترتب بر فرض واقعیت پدیده گوادر پاکستان در برابر چابهار ایران.....

پیشگفتار

پنجمین شماره خبرنامه روندهای توسعه در منطقه خلیج فارس به ویژه نامه‌ای تحت عنوان "ایران ترانزیت" اختصاص داده شده است. انتخاب عنوان "ایران ترانزیت" بنا به دلیل برگزاری دومین همایش بین‌المللی ترانزیت در تیرماه ۱۳۸۶ در تهران صورت گرفته است. مقوله ایران ترانزیت افزون بر تاکیدگذاری بر ویژگی‌های بارز ایران به عنوان محل برخورد دو دالان ترانزیت "شمال - جنوب" و "غرب - شرق"، نگرشی ژرف بر رخداد‌های اخیر در مرز جنوب شرقی ایران دارد. این رخداد از تولد دوباره بندر گوادر پاکستان در ساحل جنوبی آن کشور در دریای عمان به عنوان یک بندر بزرگ آزاد (مگاپورت) خبر می‌دهد.

اخبار منتشر شده طی دو سال گذشته درباره احداث این بندر به عنوان پایانه دالان ترانزیت شمال - جنوب که قرار است آسیای مرکزی را از طریق ترکمنستان - افغانستان - پاکستان به گوادر پاکستان متصل کند، حاکی از آغاز چالشی سهمگین از سوی گوادر پاکستان در برابر چابهار ایران است، زیرا قرار بوده است که محور چابهار به ترکمنستان از مسیر ایران به عنوان کریدور اصلی "شمال - جنوب"، این وظیفه حساس را بر عهده گیرد. بدیهی است که در صورت پیشرفت عملیات ساخت و احداث این بندر طبق اهداف اعلام شده، این چالش به واقعیتی آشکار تبدیل شده و احتمال دارد که امتیاز طبیعی و مزیت نسبی ایران به عنوان بهترین و کوتاه‌ترین مسیر ترانزیت شمال - جنوب منتهی به بندر چابهار، زیر سؤال رود.

در هر حال این خبرنامه ویژه، این بار تحولات رخ داده و در حال شکل‌گیری در دریای عمان و مرز جنوب شرقی ایران را در کانون بررسی و تحلیل قرار داده و تا حد امکان از طریق منابع مختلف اخبار مربوط به این تحولات را بازتاب داده است. امید است انتشار این خبرنامه ویژه بتواند به سهم خود در تسریع اجرای طرح‌های زیربنایی استان سیستان و بلوچستان و طرح‌های راه‌آهن شمال - جنوب منتهی به بندر چابهار و بندرعباس و تامین اعتبارات موردنیاز اجرای این طرح‌های مهم ملی، موثر واقع شود.

سعید شهیدی

مدیر بخش تحقیق و توسعه

شمال از جنوب شرقی

بندر گواتر ایران که در منتهی الیه جنوب شرق کشور قرار دارد، آبادی کوچکی است در مرز ایران و پاکستان، بدون هیچ چشم اندازی به آینده، در مجاورت بندر گوادر پاکستان که درست بر خلاف آن در حال تبدیل شدن به یکی از بنادر بزرگ منطقه است.

منطقه جنوب شرق ایران، بخش جنوبی استان سیستان و بلوچستان یکی از کم توسعه یافته ترین مناطق کشور محسوب می شود، به جز بندر چابهار که در سال های جنگ صاحب موقعیت بندری مهمی شد و توانست بخشی از ظرفیت های از دست رفته بندری جنوب غرب کشور را جبران کند و موقعیتی در شبکه حمل و نقل کشور بیابد، دیگر نقاط منطقه همچنان از کمبودهای اساسی رنج می برند. بندر چابهار نیز اهمیت گذشته را نداشته و اعطای عنوان منطقه آزاد نیز نتوانسته است به ارتقای موقعیت اقتصادی آن کمک چندانی بکند. استان سیستان و بلوچستان نیز در شرایط فعلی سمت گیری مناسبی برای رشد و توسعه ندارد و از مزیت های جغرافیایی و ژئوپلتیکی استان نیز بهره ای به منطقه و کشور نمی رسد.

اراضی کشاورزی و منابع آب استان محدود، و زیربنای مناسب برای توسعه صنعتی نیز یا وجود ندارند و یا با تنگناهای متعددی مواجه اند. پیوندهای استان با اقتصاد ملی ضعیف است و چشم انداز روشنی به سمت توسعه دیده نمی شود. ادامه روند فعلی به فقر و عقب ماندگی بیشتر منجر شده و بر آسیب پذیری منطقه خواهد افزود.

اندیشه توسعه پایدار استان فقط می تواند با تکیه بر مزیت های نسبی آن و در چارچوب نقشی که برای آن در اقتصاد ملی و منطقه ای تعریف می شود صورت گیرد. در این صورت منطقه با تکیه بر توانایی های ذاتی خود با اقتصاد ملی و منطقه ای پیوند یافته و توسعه ای پایدار را تجربه خواهد کرد.

مزیت بزرگ و غیر قابل رقابت این استان، موقعیت جغرافیایی آن در کنار آب های آزاد دریای عمان و اقیانوس هند است که در حال حاضر بلااستفاده مانده است، در حالی که هم اکنون کشورهای متعددی در شرق و شمال شرقی ایران (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان) با جمعیتی بیش از ۷۷ میلیون نفر نیازمند دسترسی به مبدا دریایی پایداری برای ارتباط با دنیای خارج اند.

امکانی که فقط کشور ایران از آن بهره مند است و بخشی از زیر بناهای آن (راه آهن و شبکه جاده‌ای شرق) نیز آماده است. فاصله ۱۰۰ کیلومتری بندر چابهار تا بندر گوآتر، دشت همواری در ساحل دریای عمان و تقریباً خالی از سکنه است. بندر گوآتر آبادی کوچکی است که جز در فصل ماهیگیری ساکن چندان ندارد. خالی بودن منطقه به رغم موقعیت استراتژیک آن منطقی به نظر نمی‌رسد و کشور را آسیب پذیر می‌سازد.

بهره‌برداری از این موقعیت برای توسعه بنادر کشور زمینه‌ای است تا علاوه بر تامین نیاز داخلی به امکانات بندری، بر نقش و مزیت ترانزیتی کشور بیفزاید و منطقه را به دروازه دسترسی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به آبهای آزاد و منطقه عقب مانده و خالی از سکنه فعلی را به یکی از مناطق توسعه یافته کشور تبدیل کند و منبع درآمد عظیمی برای کشور شود.

تبدیل این منطقه به محل استقرار تاسیسات و تجهیزات پیشرفته بندری با مشارکت ایران و کشورهای مزبور، می‌تواند به عنوان راه‌کاری ویژه برای توسعه منطقه و تقویت بخش‌های اقتصادی کشور در نظر گرفته شود.

هزینه چین پروژه‌ای از طریق مشارکت کشورهای فوق و شرکت‌های بین‌المللی و کشورهای بزرگ منطقه همچون هند و... قابل تامین است. برای جلب چنین مشارکتی بین ایران و کشورهای آسیای میانه و افغانستان، ضروری است اقدامات زیر صورت گیرد:

- ۱- اعلام آمادگی ایران به طرف‌های ذینفع برای ایجاد چنین امکانی در منطقه؛
- ۲- اعلام آمادگی برای واگذاری حق استفاده از امکانات بندری اختصاصی به هر یک از کشورهای فوق برای دوره‌های طولانی؛
- ۳- اعلام آمادگی واگذاری مدیریت داخلی بنادر به کشورهای فوق؛
- ۴- اعلام آمادگی واگذاری بهره‌برداری از بنادر احداثی به شرکت‌های سرمایه‌گذار برای جلب سرمایه‌گذاران خارجی؛
- ۵- تسریع در اتصال خط آهن زاهدان به چابهار و توسعه دیگر امکانات ارتباطی

محمد کاظم محقق

مشاور ارشد برنامه‌ریزی توسعه

ایران - ترانزیت

نگرشی بر رخدادهای اخیر در فرا مرز جنوب شرقی ایران

الف) بندر گوادر پاکستان چابهار ایران را به چالش فرا می خواند

گزارش خانه ملت از ضرورت های اقتصادی بلوچستان

"گوادر پاکستان تهدیدی علیه اقتصاد ایران؟"

به راستی چرا باید منطقه خاورمیانه در یکی دو قرن اخیر تا این اندازه مورد تاخت و تاز قدرت های برتر جهان باشد؟ و ...

چرا شعله های جنگ در این منطقه هنوز هم زبانه می کشد؟

به راستی کدام نقطه ای از جهان در دو دهه اخیر شاهد این همه جنگ، مناقشه و منازعه بوده است؟

جنگ اتحاد جماهیر شوروی (سابق) در افغانستان، درگیری همیشگی پاکستان و هند بر سر کشمیر، جنگ تحمیلی عراق بر ایران، اشغال کویت از سوی عراق، تهاجم غرب علیه رژیم صدام، جنگ گروهی از اعضای پیمان ناتو به بر ضد طالبان در افغانستان، جنگ نیروهای ائتلاف در عراق و تنش های ناشی از این همه درگیری و مناقشه پایدار؟!!

موقعیت ممتاز منطقه خاورمیانه در جهان

به نظر کارشناسان امور سیاسی و اقتصادی، منطقه خاورمیانه به دلیل داشتن ۶۰ درصد منابع نفت خام و ۴۰ درصد از گاز طبیعی جهان و موقعیت استراتژیک آن در انتقال و ترانزیت کالا همواره مورد توجه خاص قدرت های بزرگ بوده و بی گمان اهمیت و نقش ممتاز خود را در قرن حاضر کماکان حفظ خواهد کرد. بی گمان، برخورداری منطقه از این همه مزیت طبیعی و استراتژیک، بازارهای این منطقه را به بازارهای هدف تبدیل کرده و بی دلیل نیست که استراتژیست های جهان در کشورهای قدرتمند اروپایی و ایالات متحده، خاورمیانه را قلب تپنده جهان تلقی می کنند.

ایران قلب خاورمیانه و دروازه شرق و غرب جهان

ایران به دلیل قرار داشتن در مسیر جاده ابریشم، از دیر زمان، یکی از شاهراه‌های اقتصادی - تجاری جهان محسوب می‌شده است و اکنون این موقعیت استراتژیک با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی (سابق) دو چندان شده است. پتر کیبر معمار روسیه تزاری نوین، به علت محصور بودن آن کشور در خشکی و نداشتن دسترسی مناسب به دریاهای آزاد، همواره در آرزوی دستیابی به سواحل خلیج فارس و دریای عمان بوده است. از نظر دولت بریتانیا نیز ایران دروازه شبه قاره هند محسوب می‌شده است.

اکنون با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و متلاشی شدن رژیم بعثی عراق، ایران با برخورداری از این همه مزیت‌های استراتژیک می‌تواند نقش‌آفرین منطقه حساس خاورمیانه باشد لیکن در چگونگی تبدیل این همه ظرفیت بالقوه به ظرفیتی بالفعل و بهره‌برداری به هنگام از این همه مواهب جای پرسش و تامل وجود دارد.

تردیدی نیست که مزیت "ترانزیت" در ایران از بارزترین شاخص‌های توانمندی طبیعی ایران بوده و ویژگی ژئواکونومیک (جغرافیای اقتصادی)، این سرزمین بی‌بدیل را به عنوان کریدور استثنایی شمال و جنوب و دروازه شرق و غرب جهان مطرح ساخته است، که به هیچ روی و تحت هیچ شرایطی قابل چشم‌پوشی نیست.

چرا ایران؟

تداوم رشد و توسعه اقتصادی اروپا و آسیای دور در دو دهه اخیر و بن‌بست‌های موجود بر سر راه مبادلات اروپا و آسیا، که رشد فزاینده اقتصادهای چین، سنگاپور، کره جنوبی و ... و همچنین تعامل و تبادل میان این دو قطب جهانی را به چالش فرا می‌خواند، ناگزیر کشورهای اروپایی را برای رهایی از این بن‌بست به اندیشه وا داشته است.

در سال ۱۹۹۳ کارشناسان اقتصاد حمل و نقل بین‌الملل سازمان ملل متحد در شهر هلسینکی فنلاند برای چاره‌اندیشی در زمینه ترانزیت کالا گرد هم آمدند. برآیند آن، در نظر گرفتن سه کریدور (دالان) ترانزیتی در جهان بود که دو کریدور از آنها به نام کریدورهای "شمال - جنوب" و "غرب - شرق" از ایران می‌گذشت و شهر کوچکی در یکی از محروم‌ترین استان‌های کشور، یعنی سیستان و بلوچستان با ۲۴۰۶ کیلومتر فاصله از تهران، شهر "چابهار" می‌تواند زیننده ترین پایانه آن قلمداد شود. چابهار شهر نیکومنظری است که همواره یادآور چهار بهار در طول سال است. شهری مشرف بر ساحل نیلگون اقیانوس هند با پسرانه‌های مناسب برای توسعه بندری و در اشتیاق بالندگی با آینده‌ای درخشان، و دریغا که با این شرایط، وصالی بر آن مقصد آرمانی مترتب نیست!!

از دیدگاه اقتصادی، چابهار در شاهراه اتصال کریدور شمال-جنوب، نزدیک ترین راه دریایی و زمینی به افغانستان، آسیای میانه و جنوب قفقاز به شمار می آید و می توان گفت که با دارا بودن دو اسکله تجاری به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور، محدودیت‌های بنادر درون کشور را ندارد. این در حالی است که با داشتن ۶ پست اسکله اقیانوس پیما و ۱۲ اسکله برای لنج‌های معمولی، ظرفیت‌های اسکله‌های تجاری این بندر خالی مانده و ترانزیتی از آن صورت نمی‌گیرد.

با این که انتظار می‌رفت تجربه پیشرفت روزافزون بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس به ویژه بندر گوادر پاکستان هشدار می‌دهد برای توسعه نیافتگی بندر چابهار باشد، اما همچنان این بندر در حالت انتظار قرار دارد. طبیعی است که با تداوم یک چنین وضعی، حضور تدریجی خطوط کشتیرانی بزرگ دنیا در بندر گوادر می‌تواند آن را به قطب (hub) تجاری و ترانزیت منطقه تبدیل کرده و چابهار ایران را به چالش فرا خواند.

آری با وجود اینکه "چابهار" با فراهم آوردن زیرساخت‌های مناسب می‌تواند کریدورهای "شمال - جنوب" و "غرب - شرق" را پذیرا گردیده و به عنوان پل ارتباطی کشورهای شرقی پیمان اکو و آسیای مرکزی چون تاجیکستان، ترکمنستان، قرقیزستان، ازبکستان و قزاقستان و افغانستان عمل کرده و درآمد حاصل از عبور ترانزیت کالا از این مسیرها را همپای وجوه حاصل از فروش نفت خام نصیب این کشور کند، اما هنوز عزم جدی و اراده راسخی برای تحقق این هدف مشاهده نمی‌شود. طبیعی است که نبود چنین اراده‌ای باعث می‌شود برخی از کشورهای منطقه از فرصت موجود به نفع خویش سود جسته و با ایجاد کریدورهای موازی و جایگزین، این موقعیت استراتژیک را از آن خود ساخته و این درآمد هنگفت ترانزیتی را فرا چنگ آورند.

در این میان، پاکستان از غیبت ایران سود جسته و تلاش می‌کند با تجهیز یکی از بنادر قدیمی خود در ساحل اقیانوس هند، بندر "گوادر" را، که در جوار "چابهار" است، جایگزین کرده و "چابهار" را از میدان رقابت خارج کند.

بندر گوادر^۱

بندر گوادر شهری است در جنوب غربی پاکستان که در جوار منطقه نفت خیز خلیج فارس قرار دارد و یک راه اقتصادی جهت دسترسی کشورهای آسیای میانه به آبهای آزاد و صدور ذخایر طبیعی این کشورها به بازارهای جهانی محسوب

1. Gwadar port.

می‌شود. فاز اول توسعه بندر گوادر توسط کشور چین اجرا و در سال ۲۰۰۵ به اتمام رسید. در حال حاضر اسلام آباد در حال اجرای فاز دوم این طرح است. این بندر قبلاً کاربری نظامی داشته و توسط ارتش پاکستان اداره می‌شده است. این بندر به لحاظ شرایط طبیعی یکی از زیباترین بنادر دنیا به حساب می‌آید.

برای اجرای این پروژه بندری بزرگ، دولت چین میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری نموده است، زیرا از نظر آن کشور این پروژه یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های دریایی در قطب نفت و گاز جهان است. در ضمن، ژرفای زیاد آب این بندر (آبخور کشتی‌ها) آن را از سایر بنادر پاکستان متمایز می‌سازد. این بندر در ۶۴۰ کیلومتری شرق تنگه هرمز و نیز ۵۴۸ کیلومتری غرب بندر کراچی قرار گرفته است و نیز ۸۰ کیلومتر از مرز ایران فاصله دارد. هم‌چنین فاصله این بندر از دماغه الهاد در کشور عمان ۳۲۰ کیلومتر است. در ضمن این بندر فاصله زیادی با بندر چابهار و بندر عباس ندارد. بندر گوادر پاکستان پس از وقوع جنگ اول خلیج فارس مورد توجه قرار گرفت، چون در جوار این ناحیه قرار دارد. گوادر پاکستان در زمان کشمکش‌های نظامی مناسب‌ترین بندر برای عبور کشتی‌های نفتکش محسوب می‌شود.

فاصله چند شهر مهم پاکستان از این بندر

کراچی ۶۵۳ کیلومتر

چمن (مرز پاکستان و افغانستان) ۱۰۶۶ کیلومتر

راتودرو (Ratodero) ۸۹۲ کیلومتر

کویته ۹۶۶ کیلومتر



نقشه موقعیت بندر گوادر نسبت به مناطق پیرامونی

توسعه گوادر

در قرون شانزدهم و هفدهم میلادی پرتغالی‌ها سواحل مکران (شامل گوادر) را اشغال کردند. این بندر به مدت دو بیست سال متعلق به عمان بوده است. در قرن هجدهم حکمران کلات این بندر را از سلطان‌نشین عمان پس گرفت. در سال ۱۹۵۸ این بندر جزو کشور پاکستان شد و در سال ۱۹۹۳ مورد توجه ویژه دولت پاکستان قرار گرفت. در سال ۱۹۹۵ دولت پاکستان یک میلیارد دلار برای احداث این بندر اختصاص داد و در سال ۱۹۹۶ دو میلیارد دلار دیگر برای توسعه این بندر تخصیص داده شد. هم‌چنین، در سال ۱۹۹۶، تعداد ۴۳ کمپانی معتبر بین‌المللی برای مشارکت در انجام این پروژه اعلام آمادگی کرده و خواهان همیاری در فاز یک توسعه بندر گوادر شدند سرانجام، در سال ۲۰۰۲، موافقتنامه‌ای بین دولت پاکستان و شرکت ساخت بنادر چین به مبلغ ۲۴۸ میلیون دلار برای احداث فاز یک بندر به امضاء رسید.

گوادر پاکستان تهدیدی برای اقتصاد ایران

درنگ ایران در ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای چابهار و فراهم نمودن گره‌گاه تلافی دو کریدور "شمال - جنوب" و "غرب - شرق" در این نقطه استراتژیک از یک سو، و رخداد تغییر و تحول در افغانستان و سقوط رژیم طالبان از سوی دیگر، فرصت مغتنمی را در اختیار پاکستان گذاشت تا بدون فوت وقت سناریویی را برای تصرف کریدورهای مزبور تنظیم و به اجرا گذارد. بدیهی است که اجرای چنین سناریویی می‌توانست مورد اقبال معارضان ایران و هم‌پیمانان آن هادر تضعیف هر چه بیشتر موقعیت استراتژیک کشور و در عین حال، یاری کشور پاکستان از سوی کشورهای چوچون امارات عربی متحده، عمان و چین، که از رهاوردهای سناریو بهره‌مند می‌گردیدند، قرار گیرد.

پاکستان با بهره‌برداری از این فرصت، طرح مطالعاتی توسعه بندر گوادر را آغاز کرده و با پشتیبانی ایالات متحده و برخی از هم‌پیمانان منطقه‌ای آن، پای سرمایه‌گذاران و شیوخ عرب را به آن منطقه باز کرد. گوادر که تا آن هنگام بیابانی سنگلاخی بود و از نظر ویژگی‌های جغرافیایی و اقلیمی هم‌آورد چابهار نبود، به یکباره مورد توجه شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران کشورهای مذکور قرار گرفت. بندر گوادر که در فاصله ۴۶۰ کیلومتری بندر کراچی واقع شده است نه تنها بار این بندر کهنه پاکستانی را می‌کاهد بلکه در واقع در قالب طرح جامع با ایجاد یک "مگاپورت" (بندر کلان) ممکن است به برترین گزینه در پهنه خلیج فارس تبدیل شده و جایگزین همه بنادر موجود در آن گردد. با احداث این بندر، پاکستان عزم

آن را دارد که تجارت و حمل و نقل جمهوری‌های آسیای مرکزی را در دست گرفته و بندر کراچی را نیز به بازوی پشتیبانی این بندر بزرگ تبدیل نماید.

مطالعات مشترک کارشناسان پاکستانی، آمریکایی و عربی نشان می‌داد که در صورت تحقق سرمایه‌گذاری‌های لازم در بندر گوادر، فرصت‌های ترانزیتی ایران کور می‌شود، زیرا گوادر از نظر موقعیت مکانی واجد بهترین شرایط است و احداث بندر با اسکله‌های مناسب برای پذیرش و پهلوگیری کشتی‌ها و تانکرهای نفتی بزرگ از طریق سرمایه‌گذاری‌های خارجی امکان‌پذیر است. بدین‌سان با اجرای فاز نخست توسعه بندر گوادر، سرمایه‌گذاران چینی، اماراتی، عمانی و آمریکایی وارد معرکه شدند و از ۲۲ مارس ۲۰۰۲ به سرعت در حال اجرای طرح‌های موعود بوده و طبق پیش‌بینی، قرار بوده است که حداکثر تا ۹ ماه بعد، اجرای فاز نخست احداث بندر جدید گوادر پایان پذیرد.

مطالعات طرح جامع بندر گوادر را سازمانی به نام "آسیا - قفقاز" بر عهده گرفت و ساخت این بندر در زمینی به وسعت ۱۸۶۰۰ هکتار آغاز گردید. این بندر در ۳ بخش: منطقه ویژه، منطقه آزاد و منطقه صادراتی - ترانزیتی طراحی شده است. در اجرای ۳ فاز طرح مزبور ۷ شرکت بین‌المللی مشارکت کرده و برای توسعه زیرساخت‌ها و جاده‌های دسترسی آن بیش از ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه خارجی جذب شده است.

قرار بوده است که در فاز اول اجرای طرح، ۳ گذرگاه چند منظوره به طول ۶۰۲ متر، و ۴/۵ کیلومتر کانال لایروبی شده به عرض ۱۲/۵ - ۱۱/۵ متر، افزایش حوزه آبرگیر به پهنای ۴۵ متر، و یک سرویس لنگرگاهی به طول ۱۰۰ متر در بندر احداث شوند.

هدف از اجرای طرح توسعه گوادر

بهینه کردن فرصت‌های تجاری با کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، ارتقاء سطح و حجم تجارت با کشورهای خلیج فارس، حمل و نقل بارهای کانتینری، نمایش ظرفیت‌های توسعه سرزمین و نواحی دور افتاده و جذب منابع انسانی از شمال کشور به گوادر، به عنوان مزیت‌های اصلی طرح ذکر شده است.

افزون بر مزیت‌های فوق که در عین حال از اهداف طرح نیز به شمار می‌آید، توسعه اقتصادی و اجتماعی ایالت بلوچستان پاکستان، تاسیس صنایع وابسته به کشتیرانی، احداث انبارهای ذخیره نفت، احداث پالایشگاه و مجتمع‌های پتروشیمی، ایجاد مناطق آزاد صنعتی و صادراتی و کاهش تراکم در بندر کراچی از دیگر اهداف طرح بوده است.

بر اساس طرح جامع، در صورت توقف سایر بنادر کشور در ارائه خدمات لازم، بندر گوادر خواهد توانست با توجه به ظرفیت‌های زیرساختی خود، راهبری عملیات تجاری در پاکستان را بر عهده گیرد. پیش‌بینی شده است که با اجرای فاز اول طرح، این بندر بتواند تا سقف ۳۰ هزار DWT بارهای حجیم و تا ۲۵ هزار DWT بار کانتینری کشتی‌ها را جا به جا کند.

پاکستانی‌ها پس از اتمام فاز اول طرح، که طبق پیش‌بینی قرار بوده است تا پایان سه ماهه اول سال ۲۰۰۶ (۱۳۸۵) صورت گیرد، بی‌درنگ فاز دوم طرح توسعه گوادر را به اجرا در می‌آورند. طرح توسعه به روش BOT و BOO (ساخت، مالکیت و انتقال / ساخت، مالکیت و بهره‌وری) با هزینه تخمینی ۶۰۰ میلیون تا یک میلیارد دلار به اجرا در می‌آید. این مرحله شامل احداث ۹ لنگرگاه اضافی متشکل از ۴ لنگرگاه کانتینری، یک پایانه بارهای حجیم کشتی‌های ۱۰۰ هزار DWT، یک ترمینال غلات، ترمینال کشتی‌های رو-رو، و دو ترمینال سوخت‌گیری کشتی‌های ۲۰۰ هزار DWT، و توسعه دو اسکله کانتینری است. با احداث تاسیسات و تسهیلات مزبور، بندر گوادر می‌تواند به مهمترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل شود.

رویکرد جاه‌طلبانه رئیس‌جمهور پاکستان به طرح توسعه بندر گوادر

از آغاز اجرایی شدن طرح توسعه بندر گوادر (۲۲ مارس ۲۰۰۲ = ۱۳۸۱/۰۱/۰۲) ژنرال پرویز مشرف رئیس‌جمهور پاکستان رویکرد جاه‌طلبانه‌ای را نسبت به طرح توسعه گوادر اتخاذ کرده است. به نظر رئیس‌جمهور پاکستان، طرح توسعه بندر گوادر، نقطه عطفی در تاریخ توسعه اقتصادی و اجتماعی پاکستان قلمداد گردیده و توسعه این بندر نه تنها موجب تسریع رشد اقتصادی و اجتماعی ایالت بلوچستان آن کشور می‌شود، بلکه کشور پاکستان را به یکی از مهمترین محورهای ترانزیت کالا در فراگرد جهانی شدن اقتصاد تبدیل می‌کند.

موارد زیر به درگیر بودن شخص رئیس‌جمهور در این پروژه استراتژیک دلالت دارند:

"مشرف خواستار تکمیل طرح توسعه گوادر تا ماه ژوئن ۲۰۰۵ بوده است."

ژنرال پرویز مشرف روز جمعه مورخ ۱۰ ژوئن ۲۰۰۵ دستور داده است که احداث زیرساخت‌های بندر گوادر در عمیق‌ترین نقطه از ساحل تا ماه ژوئن ۲۰۰۶، یعنی ظرف یکسال تکمیل شود.

دستور رئیس‌جمهور در جلسه بازنگری پیشرفت عملیات اجرایی این طرح صادر شده است. وی تاکید کرده است که به محض اتمام احداث فاز نخست، بندر گوادر باید در جهت اعتلای اقتصاد پاکستان فعالیت خود را آغاز کند. شوکت عزیز

نخست وزیر (وقت) پاکستان، استاندار و وزیر اعظم ایالت بلوچستان و وزیر بنادر و کشتیرانی فدرال در این جلسه حضور داشته‌اند.

پرویز مشرف گفته است: "با اتخاذ رویکرد تلفیقی می‌بایست تمامی تسهیلات لازم مهیا گردیده و با راه‌اندازی کسب و کارهای بزرگ همراه با فعالیت‌های بندری، موجبات تسریع رشد و توسعه اقتصاد ملی فراهم آمده و کشور از مزیت‌های جغرافیای اقتصادی خود بهره‌مند شود."

رئیس‌جمهور به مسئولان دستور داده است موضوع تامین آب، برق، مسکن، ارتباط از راه دور و راه‌های دسترسی گوادر به کشور و مراکز تجاری در افغانستان، ایران، کشورهای آسیای مرکزی و چین به سرعت تامین شود. رئیس‌جمهور اظهارداشته است: "راه‌اندازی این بندر فرصت جدیدی برای پیشرفت مردم محل به ارمغان آورده و با ایجاد مشاغل بسیار و جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی موجب شکوفایی و بالندگی منطقه می‌شود. توسعه بندر از طریق آموزش و تربیت نیروی کار نیمه ماهر، ماهر و کارآمد حرفه‌ای، فقر را در منطقه کاهش داده و تسهیلات آموزشی و بهداشتی بهتری را در اختیار مردم محل قرار می‌دهد." وی در ادامه سخن تصریح کرده است که هر سه ماه یکبار روند پیشرفت عملیات اجرایی را شخصا در محل مورد بررسی و بازبینی قرار می‌دهد.

شوکت عزیز، نخست وزیر (وقت) پاکستان نیز اظهارداشته است: "دولت به منظور تکمیل به موقع عملیات اجرایی، این طرح را تامین مالی می‌کند. دولت هر ماه فعالیت‌های پروژه را مورد بازبینی قرار می‌دهد تا هماهنگی بهتری میان دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط برقرار شده و کیفیت خدمات موردنظر تامین گردد."

رئیس کل اجرایی بندر گوادر، آقای اکبر علی پزنانی به رئیس‌جمهور گزارش داده است که بالاترین استانداردهای بین‌المللی در ساخت این بندر مراعات می‌شود. بنا به گفته وی، عملیات تعمیق کانال تا ژرفای ۱۴/۵ متر در ژانویه ۲۰۰۵ آغاز شده و در ژوئن ۲۰۰۶ به اتمام می‌رسد."

مدیر کل طرح توسعه بندر گوادر نیز اظهارداشته است: "مسئولان امر احداث یک شهر مدرن را که از آخرین تسهیلات و سرویس‌های جانبی برخوردار خواهد بود طراحی کرده‌اند." رئیس کل اجرایی بزرگراه‌ها نیز گزارش داده است که در ساخت جاده‌های اتصال بندر به شریان‌های اقتصادی کشور بالاترین استانداردها و معیارهای کیفی رعایت می‌شود..

وزیر اعظم ایالت بلوچستان آقای جم محمد یوسف به رئیس‌جمهور گزارش داده است که تکمیل توسعه بندر گوادر، توسعه و بالندگی اقتصادی و اجتماعی فزاینده‌ای را برای بلوچستان به ارمغان خواهد آورد. به گفته او، ساخت یک بیمارستان بزرگ شروع شده و ایجاد موسسات آموزشی برای ارتقای مهارت‌های شغلی نیروی کار محلی در دست اقدام است.

رئیس جمهور پاکستان در ادامه سخنان خود اظهار داشته است: "تمامی منطقه شامل کشورهای آسیای مرکزی محصور در خشکی، نواحی در حال توسعه سریع چین و کشورهای آسیای جنوبی خواهند توانست تجارت خارجی خود را از طریق بازرگانی داخلی بندر گوادر و بازرگانی بین منطقه‌ای توسعه دهند."

بر اساس ارقام منتشر شده، دولت پاکستان اعتباری بالغ بر ۱۶/۸ میلیون روپیه (معادل ۸۰۰ میلیون دلار) برای تکمیل فاز اول پروژه اختصاص داده است.

نخست وزیر پاکستان تسریع عملیات اجرایی طرح بندر گوادر را راهبری می‌کند

شوکت عزیز نخست وزیر (وقت) پاکستان رهبری عملیات طرح توسعه بندر گوادر توسط دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط را برای اتصال به بقیه مراکز کشور بر عهده گرفته است. وی در جلسه‌ای که به منظور بررسی پیشرفت عملیات اجرایی بندر گوادر در دفتر نخست وزیری تشکیل شده بود اظهار کرده است که یک منطقه پردازش صادرات برای توسعه صنعتی و ایجاد فرصت‌های اشتغال در گوادر احداث و سایت جدیدی برای این پروژه جدید در نظر گرفته خواهد شد. رئیس کل بزرگراه‌های کشور نیز پس از پایان جلسه از اتخاذ تصمیمات لازم در زمینه احداث راه‌های دسترسی بندر به سایر مراکز کشور خبر داده است. آقای نخست وزیر نیز به منظور تسریع بهره‌برداری از راه‌های دسترسی بر رعایت استانداردهای کیفی تاکید گذاشته و وزیر اعظم و استاندار بلوچستان، وزرای ارتباط از راه دور، بنادر و کشتیرانی فدرال و سایر مقامات ارشد در این جلسه حضور داشته‌اند.

آگاهی شرکت‌های ایالات متحده از فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر گوادر

سفیر ایالات متحده در استانبول اعلام کرده است که کشورش با طرح توسعه بندر گوادر مخالفتی ندارد. از گفته‌های برخی منابع سفارت ایالات متحده پیشتر چنین استنباط می‌شده است که آن کشور مخالف طرح توسعه بندر بزرگ گوادر بوده و به همین دلیل شایعاتی بر سر زبان‌ها می‌افتد.

خبرهای پشت پرده به شایعه تحت فشار قرار دادن پاکستان برای عدم اجرای طرح بندر بزرگ گوادر دامن می‌زند. گفته شده است که پاکستان در صورت دست کشیدن از اجرای طرح توسعه گوادر، پاداش مناسبی دریافت کرده و امنیت بلندمدت آن کشور تضمین می‌شود.

همچنین گفته شده است که ممکن است ایالات متحده در گوادر جایگزین چین شده و تمام عیار در کل پروژه مشارکت کند و کمک‌های مالی بیشتری در اختیار پاکستان قرار دهد و پاکستان نیز در عوض سرمایه‌گذاری‌های چین در پروژه گوادر را مسترد کند (بی‌گمان، آمریکاییان از حضور چین در دریای عمان خشنود نیستند!).

این گزارش‌ها همچنین خاطر نشان ساخته اند که بندر در دست احداث گوادر، از دیدگاه کشورهای هند و ایران با سوء ظن نگریده می‌شود، زیرا این دو کشور گوادر را رقیبی برای چابهار ایران، که به کمک هندی‌ها به قصد ارائه راه دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آبهای گرم (خلیج فارس - دریای عمان) توسعه داده می‌شود، تلقی می‌کنند.

منابع وابسته به سفارت ایالات متحده برای نخستین بار طی مصاحبه‌ای با نشریه "اخبار گوادر" در ماه آوریل گذشته، گزارش‌های منتشر شده را متناقض قلمداد کرده اند. در این مصاحبه، سخنگوی سفارت اظهار داشته است: "ایالات متحده از احداث بندر بزرگ گوادر خوشحال است زیرا احداث آن به رفاه اقتصادی مردم آن سامان کمک خواهد نمود، همچنین این بندر گذرگاه مطمئنی برای صادرات جمهوری‌های آسیای مرکزی فراهم خواهد آورد".

سفیر ایالات متحده، رایان کراکر (که هم اکنون سفیر ایالات متحده در عراق است) نیز طی سخنانی در یک همایش در اسلام‌آباد همین موضوع را مورد تاکید قرار داده و گفته است: "کشور وی از توسعه بندر گوادر خرسند است و آن را در افزایش نرخ رشد و توسعه پاکستان و کل منطقه موثر تلقی می‌کند. این طرح موجب اعتلای سطح توسعه اقتصادی در کل منطقه خواهد بود. ما اخیراً به شرکت‌های آمریکایی اطلاع داده‌ایم فرصت‌های گسترده‌ای برای سرمایه‌گذاری در بندرهای کراچی و گوادر به وجود آمده است".

سفیر ایالات متحده طی سخنرانی خود در نشست اتاق بازرگانی و صنایع پاکستان گفته است: "کشور وی خواستار تسهیل فعالیت‌های بازرگانی تجاری پاکستانی در ایالات متحده بوده است، زیرا هر دو کشور مناسبات و پیوندهای تجاری قوی و سازنده‌ای دارند". در زمینه قرارداد سرمایه‌گذاری میان ایالات متحده و پاکستان، وی گفته است که سومین دوره مذاکره در زمینه این قرارداد، ماه سپتامبر ۲۰۰۷ در واشنگتن برگزار می‌شود".

رایان کراکر همچنین گفته است: "ایالات متحده خواهان برقراری پیوندهای پویا و سازنده با پاکستان است، زیرا تاجران عمده آمریکایی به سرمایه‌گذاری در این کشور علاقه دارند. طی دو سال ۲۰۰۵ - ۲۰۰۴ صادرات پاکستان به آمریکا ۷ درصد رشد کرده است که بیانگر حرکت ما، در راستای درست است". او گفته است که سرمایه‌گذاری ایالات متحده در پاکستان در حال افزایش است و ظرفیت بالقوه بیشتری در این زمینه وجود دارد: "جای خوشوقتی است که

دولت کنونی پاکستان از سرمایه‌گذاری خارجی پشتیبانی کرده است، زیرا تصویب قوانین حقوق مالکیت معنوی و پول‌شویی در پارلمان، موجب رفع نگرانی از شرکت‌های آمریکایی خواهد شد. دولت ایالات متحده به کارآفرینان خود کمک می‌کند که در پاکستان سرمایه‌گذاری کنند. اعطای ۳۰۰ میلیون دلار به منظور کاهش فقر، بهبود بهداشت، آموزش و بخش اجتماعی در پاکستان در سال مالی جاری، تحقق خواهد یافت. کنسرسیوم متشکل از ۵۰ شرکت آمریکایی که تصمیم دارد یک تریلیون دلار (هزار میلیارد دلار) در جهان سرمایه‌گذاری کند، به سرمایه‌گذاری در پاکستان نیز ابراز علاقه کرده است.

ایالات متحده همچنین ۷۵ میلیون دلار برای کمیسیون آموزش عالی اختصاص داده است تا در اختیار دانشجویان خواهان تحصیلات آکادمیک بالاتر در ایالات متحده قرار گیرد. این دانشجویان در آینده به سفرای غیر رسمی پاکستان در ایالات متحده تبدیل شده و پس از بازگشت به توسعه کشور خود همت خواهند گماشت. ایالات متحده برای ارتقای مناسبات اقتصادی و تجاری با پاکستان اولویت ممتاز قایل است. پاکستان به عنوان خط مقدم جبهه جنگ با تروریسم مورد قدردانی ایالات متحده بوده و آن کشور خواهان برقراری روابط و مناسبات همه جانبه بلندمدت با پاکستان است."

سخنان سفیر ایالات متحده در پاکستان به گونه‌ای موثر تبلیغات منفی ابراز شده توسط برخی محافل در زمینه مخالفت ایالات متحده با توسعه بندر بزرگ گوادر به کمک چینی‌ها را خنثی کرده است. به باور صاحب‌نظران، ابراز این نظر توسط سفیر ایالات متحده، بیانگر تغییر موضع سیاسی ایالات متحده درباره احداث بندر بزرگ گوادر است و این رخداد از این جهت اهمیت دارد که پیشتر گفته می‌شده است که ایالات متحده از بابت احداث بندر بزرگ گوادر احساس نگرانی می‌کند، پروژه‌ای که اهمیت استراتژیک و عملکرد اقتصادی آن در منطقه شایان توجه بسیار است.

سفیر ایالات متحده در پایان سخنان خود گفته است: "کشور همکاری استراتژیک و دفاعی خود را به موازات توسعه روابط اقتصادی و تجاری استراتژیک و بلند مدت با پاکستان ارتقاء خواهد داد، کشوری که نقش کلیدی را در جنگ ایالات متحده بر علیه تروریسم بر عهده دارد."

وضعیت نامساعد تسهیلات ارتباط از راه دور در بندر گوادر

گوادر پروژه بسیار مهمی است که به کمک چینی‌ها اجرا می‌شود و رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر (وقت) پاکستان به مناسبت‌های گوناگون اهمیت این پروژه را برای کشور مورد تاکید قرار داده‌اند. نخستین فاز احداث بندر و بزرگراه ساحلی در زمان مقرر به پایان رسیده است و سایر عملیات عمرانی با آهنگ سریعی در دست اجرا در هستند. نتیجه این جنب و جوش موجبات افزایش ورود سرمایه‌گذاران بالقوه به منطقه را فراهم کرده است، اما وجود زیرساخت ضعیف ارتباط از راه دور می‌تواند آنان را بیمناک کند. بی‌تردید، ارتباط از راه دور برای هر گونه سرمایه‌گذاری و هر گونه توسعه و آبادانی در جهان امروز ضرورت حیاتی دارد، زیرا محافل تجاری و کسب و کار هرگز نمی‌توانند روزها با جهان قطع ارتباط کنند. در حال حاضر گوادر از تسهیلات ارتباطی مناسبی بهره‌مند نیست و اغلب اوقات خطوط تلفنی گوادر غیرفعال یا ناکارآمد است، برقراری ارتباط با گوادر در طول روز امکان‌پذیر نیست و ارتباط اینترنتی نیز تقریباً ناممکن است.

به گفته ناظران، وزارت تکنولوژی اطلاعات پاکستان می‌بایست توجه عاجلی به مساله داشته و یک شبکه ارتباطی و تلفنی دیجیتال کارآمد در گوادر راه‌اندازی کند تا خدمات تلفنی و اینترنتی موردنیاز مردم محلی و سرمایه‌گذاران بالقوه در آن جا تامین شود.

تکمیل احداث شبکه جاده‌های ارتباطی با گوادر تا ژوئن ۲۰۰۶

با توجه به تاکید رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر (وقت) پاکستان بر اتخاذ رویکرد تلفیقی هماهنگ، قرار بوده که زیرساخت‌های بندر گوادر تا ژوئن ۲۰۰۶ احداث و تکمیل شود. اکنون که نزدیک دو سال از این تاریخ می‌گذرد اغلب جاده‌های دسترسی منتهی به بندر گوادر مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند.

به گفته منابع آگاه، برخی از پروژه‌های احداث جاده تکمیل شده و عملیات اجرایی پروژه‌های دیگر با آهنگ رشد مطلوبی ادامه دارد. میزان بودجه تخصیص داده شده طی سال مالی ۲۰۰۶ - ۲۰۰۵ معادل ۲۰ میلیارد روپیه (نرخ برابری روپیه - دلار در ماه فوریه سال ۲۰۰۸ یک دلار آمریکایی = ۶۲/۷۵ روپیه پاکستانی) بوده است. سازمان بزرگراه‌های کشوری اجازه داشته است که ۶ میلیارد روپیه از بانک‌ها قرض کرده و توانسته است ۴/۵ میلیارد روپیه از محل وصول عوارض دروازه‌ای تامین مالی کند. به گفته وزیر فدرال، مبلغ ۱۲۰۰ میلیون روپیه نیز برای تعمیر و بهسازی شبکه جاده‌ای تخصیص داده شده است. وزیر فدرال اعتقاد دارد که راه‌اندازی بندر بزرگ و جاده‌های دسترسی بندر گوادر فعالیت

اقتصادی محلی را رونق بخشیده و نه تنها موجب پیشرفت اقتصادی پاکستان خواهد شد بلکه شکوفایی و بالندگی را برای کل منطقه به ارمغان خواهد آورد.

وزیر فدرال گفته است: "بانک توسعه آسیایی نیز به احداث راه‌های بین ایالتی پاکستان ابراز علاقه نموده است مضاف بر آن که پاکستان در این رابطه موافقتنامه‌هایی را با چین، ازبکستان و قرقیزستان امضاء کرده است. طبق طرح جامع توسعه گوادر، شبکه بزرگراهی در گستره کشوری توسعه خواهد یافت."

اخیرا یادداشت تفاهمی با کشور مالزی برای اجرای پروژه M4 فیصل آباد - مولتان بر اساس BOT امضاء شده است. همچنین قرار بوده است راه کراچی - حیدرآباد بر اساس یک قرارداد BOT مشابه احداث شود.

بازتاب پروژه گوادر در ایالت بلوچستان پاکستان

سناتور (وقت) شاهید حسین دبیر کل حزب مسلم لیگ پاکستان (PML) در ماه ژوئن ۲۰۰۵ اعلام کرد که پروژه گوادر نقش بسزایی در شکوفایی اقتصادی پاکستان ایفا کرده و بخشی از توصیه‌های کمیته بلوچستان را محقق خواهد نمود.

سناتور شاهید حسین در گفتگو با وزیر ایالتی بلوچستان در زمینه توسعه گوادر و توسعه فرهنگ و جهانگردی بلوچستان، در پایگاه حزب مسلم لیگ اظهار داشت که وزیر اعظم بلوچستان نه تنها علاقه وافری به توسعه بلوچستان دارد، بلکه او حزب مسلم لیگ بلوچستان را نیز سازماندهی کرده است. وی گفت: کارکنان و اعضای حزب قول داده‌اند که حزب را در بلوچستان ریشه‌دارتر و نیرومندتر سازند.

سناتور شاهید حسین با اشاره به پیروزی کاندیداهای حزب مسلم لیگ در مجمع ملی بلوچستان، از دستاوردها و عملکرد حزب در ایالت بلوچستان قدردانی کرد. وی گفت: "پیروزی حزب در این ایالت نشان داد که حزب مسلم لیگ بلوچستان توده‌های مردم را در گستره کشوری نمایندگی می‌کند. حزب مسلم لیگ پاکستان در تشکیل حکومت‌های ایالتی موفق بوده است." وی افزود: داشتن عقاید متفاوت، بخشی از دموکراسی بوده و نمی‌توان نام بحران بر آن نهاد و اگر کسی شکایتی داشته باشد حق دارد که با حفظ انضباط حزبی آن را در حزب مطرح سازد. سناتور شاهید حسین دبیر کل حزب مسلم لیگ پاکستان در پایان گفتگو نقش بندر گوادر را در شکوفایی اقتصادی ایالت بلوچستان پاکستان مورد تاکید قرار داد.

نخست وزیر پاکستان اتصال ریلی کویتہ به گوادر را راهبری می کند

شوکت عزیز نخست وزیر پاکستان گفت: دولت اتصال ریلی گوادر به کویتہ را به طور جدی مورد بررسی قرار داده است. نخست وزیر در گفتگوی خود با گروهی از نمایندگان مجلس و وزرای ایالت بلوچستان گفته است که دولت توسعه ایالت بلوچستان را در صدر اولویت قرار داده است. وی اضافه کره است: "دولت با تخصیص اعتبار اضطراری به این استان، آهنگ رشد و توسعه آن را تسریع کرده و به زودی سطح پیشرفت آن را به سطح سایر مناطق پاکستان ارتقاء خواهد داد." نخست وزیر تاکید نموده است که بلوچستان (پاکستان) به زودی شاهد توسعه زیرساخت‌های عمده بوده و اجرای پروژه‌های بزرگی چون سد سوبکزای، سد مرانی، بزرگراه ساحلی و بندر بزرگ گوادر، سیمای این استان را دگرگون خواهند کرد.

نمایندگان و وزراء و مسئولان حاضر در این نشست، به نخست وزیر قول داده‌اند که نهایت تلاش خود را در جهت تصویب بودجه اختصاصی این پروژه‌ها در مجلس مبذول دارند. نخست وزیر نیز بر اجرای مسئولانه این طرح‌ها و هزینه کردن بودجه‌های تخصیص داده شده توسط دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط تاکید کرده‌اند. وی از جمع حاضر در این جلسه درخواست کرده است که مسئولان و مقامات با رعایت انضباط حزبی و حفظ وحدت در تمامی سطوح جامعه به تحقق اهداف توسعه کشور کمک کنند.

نخست وزیر در این نشست از خبر عزیمت رئیس حزب مسلم لیگ و دبیر کل آن آقای شاهی حسین به کویتہ و شرکت در جلسات گفتگوی حزبی درباره مسائل بلوچستان استقبال کرده است.

پرواز هواپیمایی پاکستان (PIA) بین گوادر و مسقط دوباره برقرار می شود

پرواز خطوط بین‌المللی پاکستان PIA در مسیر گوادر - مسقط از سر گرفته شد. در تاریخ ۱۸ ژوئن ۲۰۰۵ در جلسه‌ای که به همین منظور در کویتہ برگزار شد، مدیر PIA گفت: "هواپیمایی بین‌المللی پاکستان به ارائه خدمات به مشتریان خود در استان بلوچستان متعهد است. در گذشته PIA پروازهای خود را بنا به دلایلی متوقف کرده بود و با از سر گرفته شدن پرواز در این مسیر، مردم مکران از تسهیلات پروازی بهره‌مند خواهند شد. اغلب مسافران این مسیر تابعیت دو گانه پاکستانی و عمانی داشته و با قطع شدن پرواز میان گوادر - مسقط آنها ناگزیر بودند از مسقط به کراچی و از آنجا به گوادر و سایر شهرهای شهرستان ساحلی مکران پرواز کنند. با از سر گرفته شدن پرواز PIA میان گوادر - مسقط علاوه بر صرفه‌جویی در هزینه، زمان سفر نیز به دلیل پرواز مستقیم کاهش می‌یابد."

مناطق آزاد معاف از مالیات گوادر، اقتصاد منطقه‌ای را رونق می‌دهند

با تاسیس مناطق آزاد معاف از مالیات در بندر گوادر، سرمایه خارجی قابل توجهی به این منطقه جلب شده و فرصت‌های شغلی جدیدی ایجاد خواهد شد. این مطلب طی اطلاعیه مطبوعاتی رئیس اتاق بازرگانی و صنایع در اسلام‌آباد اعلام شد. وی اظهار داشت که تصمیم دولت مبنی بر صدور مجوز به چین و کره جنوبی برای ایجاد مناطق ویژه توسعه صنعتی در گوادر نقش بندر را در تسریع فعالیت‌ها و رونق داد و ستدها ارتقاء خواهد داد.

او گفت: «اتمام پیش از موعد پروژه در پایان نیمه اول سال ۲۰۰۶ طبق دستور پرزیدنت پرویز مشرف، یک رکورد بی‌سابقه در تاریخ پاکستان قلمداد خواهد شد. بخش خصوصی نیز از مزیت بندری گوادر و فرصت‌های ایجاد شده برای احداث انبارها، انبارهای سردخانه‌ای، تدارک تجهیزات جابجایی کالا و محوطه‌های بارانداز، زیرساخت‌های لازم برای فعالیت بنگاه‌های اقتصادی، ایجاد مناطق توسعه صنعتی، احداث بیمارستان‌ها و موسسات آموزشی، پالایشگاه نفت و مناطق پردازش صادرات صنعتی و نظایر آنها سود خواهد برد.

رئیس اتاق بازرگانی و صنایع گفته است: «موقعیت استراتژیک بندر گوادر و اتصال آن به شبکه ریلی و جاده‌ای به رونق تجارت و فرصت‌های سرمایه‌گذاری میان ۲۰ کشور شامل امارات و کشورهای حوزه خلیج فارس، جمهوری‌های آسیای مرکزی، ایران و بنادر شمال غرب چین و هند خواهد انجامید. بر اساس این سناریو، بندر گوادر به عنوان یک مکان برخوردار از ارزش استراتژیک در منطقه ظاهر خواهد شد و نقش پاکستان را در کل منطقه، که از خلیج فارس تا اقیانوس هند و آسیای جنوب شرقی و خاور دور امتداد می‌یابد، به گونه چشمگیری ارتقاء خواهد داد.» وی سخنان خود را با این عبارت پایان داد «پروژه بندر گوادر بهترین گزینه پاکستان برای توسعه اقتصادی و اجتماعی و افزایش نقش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای این کشور بوده است. بندر گوادر از نظر عمق آب‌خور برای کشتی‌های بزرگ بهترین شرایط را داشته و به هنگام محاصره دریایی کمترین آسیب‌پذیری را دارد».

طرح‌های نوسازی خطوط ریلی پاکستان به موازات طرح توسعه بندر گوادر

راه‌آهن پاکستان طرح‌های مدرن جاه‌طلبانه‌ای را در زمینه توسعه شبکه خطوط ریلی و اتصال آن به اقصی نقاط کشور به موقع اجرا گذاشته است. اتصال شبکه راه‌آهن پاکستان به کشورهای چین، ایران، هند و بندر گوادر به افغانستان و

جمهوری‌های آسیای مرکزی با هدف تبدیل پاکستان به کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر تجاری برای کشورهای آسیای مرکزی در دستور کار راه‌آهن پاکستان قرار گرفته است.

این طرح‌ها شامل احیاء خطوط ریلی متروکه قبلی، تعریض خطوط کم عرض، احداث خطوط ریلی جدید، دوخطه کردن مسیرهای انشعاب و اتصال خطوط فرعی به خطوط اصلی، به کارگیری آخرین و مدرن‌ترین سیستم سیگنالینگ، خریداری لوکوموتیوهای دیزلی و الکتریکی و واگن‌های سریع‌السیر مسافری و باری خواهد بود که به اهم آنها در زیر اشاره می‌شود:

- خط راه‌آهن جدید به طول ۸۰۰ کیلومتر از کویته - ژاب - خان بانو - کلات - پیشاور برای اتصال ایالت بلوچستان به شبکه ریلی پاکستان، مطالعه امکان‌سنجی خط کویته به ژاب تکمیل شده و ژاب به پیشاور در دست مطالعه است
- خط راه‌آهن جدید سریع‌السیر به طول ۲۹۰ کیلومتر از لاهور به راولپندی برای راه‌اندازی قطار سریع‌السیر معروف به "گلوله" که در عرض ۹ ماه مطالعه آن به وسیله کنسرسیوم اسپانیایی - اتریشی به پایان می‌رسد. سرعت قطار در این خط ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر در ساعت خواهد بود
- خط هاولیان - خونجراب برای اتصال چین به پاکستان به طول ۷۵۰ کیلومتر، که مطالعات امکان‌سنجی آن طی ۴ ماه توسط شرکت دانگ‌فنگ چین و کنسرسیوم ILF متشکل از شرکت‌های آلمانی و اسپانیایی انجام می‌شود
- ایجاد خط آهن جدید گوادر - تصویب گردیده است
- دو خطه کردن راه‌آهن خانوال - رایونید - لاهور، بخشی از راه‌آهن کراچی به لاهور با هزینه‌ای برابر ۵/۵ میلیارد روپیه. (نرخ برابری روپیه - دلار در ماه فوریه سال ۲۰۰۸ هر ۶۲/۷۵ روپیه = یک دلار آمریکا بوده است)
- تهیه گزارش امکان‌سنجی دوخطه کردن راه‌آهن لاهور - راولپندی و بهسازی راه‌آهن روهری - کویته - تفتان
- بهسازی و احیاء سیستم سیگنالینگ قدیمی کراچی - پیشاور در چند مرحله
- برگزاری مناقصه بین‌المللی خرید ۷۵ دستگاه لوکوموتیو و ۱۵۰ واگن در تاریخ ۱۲ مه ۲۰۰۷ که طبق اعلام منابع خبری، ۶۹ دستگاه از لوکوموتیوها از چین خریداری شده و ۴۵ دستگاه لوکوموتیو و ۱۴۵ واگن در دست بهره‌برداری قرار دارند. تعداد ۲۰ دستگاه لوکوموتیو در خط تولید قرار گرفته‌اند. بنا به گفته برخی منابع خبری، بانک جهانی نظر موافق خود را برای تامین مالی برخی از پروژه‌های مذکور اعلام کرده است

ب) سکوت ایران در برابر شتاب پاکستان!

در برابر سرعت و شتابی که پاکستان در گوادر در حال سرمایه‌گذاری است، ایران چه می‌کند؟! به راستی ایران با وجود تاکیده‌های بسیار در مطالعات پیشین بخش ترانزیت کشور، برای راه اندازی کریدور شمال - جنوب (سرخس - بافق - بندرعباس - بافق - چابهار) و برای توسعه بندر چابهار چه کرده است؟ آیا فرصت طلایی اقتصاد ایران از محل ترانزیت کالا و با درآمد قابل توجه پایدار در حال از دست رفتن است؟ اگرچه رقم عایدی از این محل سالانه ۲۰ میلیارد دلار برآورد شده است، اما برآوردهای دقیق‌تر رقمی بیش از این را نوید می‌دهند!!

آینده اقتصادی جهان از آن آسیا است - نقش بندر گوادر - نقش بندر چابهار

شاید در ۱۰ سال پیش نمی‌شد باور کرد که در آغاز هزاره سوم، محصولات چینی همه بازارهای جهان را به تسخیر خود در آورند. اکنون بنا به پیش‌بینی صاحب‌نظران اقتصاد چین، این کشور خواهد توانست در آینده نزدیک از نظر اقتصادی با ایالات متحده برابری کند. بدین‌سان، آینده روشن و شکوفای اقتصاد آسیا موجب شده است معاملات تجاری اتحادیه اروپا با کشورهای آسیایی وارد مرحله جدیدی شود. امروزه اگرچه اروپا به عنوان سومین شریک تجاری آسیا ۱۶ نوع از محصولات خود را به آسیا صادر می‌کند، اما این روال در آینده نزدیک معکوس شده و تا سال ۲۰۱۲ صادرات آسیا به اروپا فزونی خواهد گرفت. به موازات گشایش بازارهای بیشتر برای صادرات آسیا و توسعه بازارهای مصرف کالاهای آسیایی در اروپا، یافتن مسیرهای اقتصادی برای عبور این چنین حجمی از تجارت معنی‌دار و مهم‌تر می‌شود.

تشکیل کریدورهای بین‌المللی شمال - جنوب با هدف ایجاد ارتباط ترانزیتی کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا می‌تواند درآمد خارق‌العاده‌ای برای ایران رقم زند. این کریدور که از بندر ممبئی (ممبئی سابق) در اقیانوس هند شروع و از طریق دریا به بندرعباس و به جنوب ایران متصل می‌شود، می‌تواند کالاهای ترانزیتی را از طریق حمل و نقل جاده‌ای و ریلی داخل کشور به بنادر شمال (دریای مازندران) انتقال داده و از مسیر دریای مازندران به بنادر استراخان و لاگان روسیه حمل کند. کوتاهی مسیر ایران از مزیت‌های نسبی آن است و موجب می‌شود هزینه‌های این مبادلات در مسیر ایران نسبت به مسیرهای دیگر تا ۳۰ درصد کاهش یابد. در ضمن این کریدور می‌تواند با استفاده از تقاطع‌های کریدوری میان آسیای مرکزی و اروپا، از جمله تراسکا و آلتید، به توزیع متوازن بار در سطح منطقه به گونه شایان توجهی کمک کند.

پرسش‌های اساسی

چرا ایران نباید از فرصت طلایی پدید آمده در جهت توسعه و شکوفایی استفاده کند؟ چرا برای اجرای پروژه‌ها و الزامات راه‌اندازی و بهره‌برداری از فرصت‌های ترانزیت ایران از حساب ذخیره ارزی کمک گرفته نشده است؟ آیا استان سیستان و بلوچستان ایران به تبع مزیت ترانزیتی از آن بهره‌مند نمی‌شود؟ آیا به تبعات و رهاوردهای توسعه اقتصادی و اجتماعی استان بلوچستان پاکستان در جوار استان سیستان و بلوچستان ایران وقوف کامل وجود دارد؟

آیا دغدغه آن را داشته‌ایم که در صورت غفلت ما، معارضان این سرزمین با ایجاد تسهیلات لازم برای سرمایه‌گذاری در گوادر پاکستان می‌توانند این منطقه را، که از پیچیده‌ترین بافت قومی - مذهبی و موزائیک اقوام و مذاهب تشکیل شده است، به جولانگاه آتی خود تبدیل کنند؟

بی تردید، توسعه و بالندگی ایالت بلوچستان پاکستان به کمک بندر بزرگ گوادر و راه‌اندازی دالان ترانزیت پاکستان - افغانستان - ترکمنستان - آسیای مرکزی، می‌تواند به تضاد و دوگانگی در مرزهای جنوب شرقی ایران دامن زده و بحران بزرگی را برای ما رقم زند.

ادامه محرومیت منطقه آزاد چابهار چرا؟

بی گمان، توسعه اقتصادی در وهله نخست از رونق تجاری بندر چابهار آغاز می‌شود و سپس زیرساخت‌های دیگر را که در حال حاضر شرایط لازم برای آن‌ها فراهم نیست، در بر می‌گیرد. روند کنونی هیچ گونه تحول بنیادین را در آینده چابهار نوید نمی‌دهد.

اغلب صاحب‌نظران و کارشناسان به این نتیجه رسیده‌اند که توسعه چابهار ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. بروز اکثر رخدادهای ناگوار در استان سیستان و بلوچستان در فقر و محرومیت مزمن این استان ریشه دارد که برآیندی جز بیکاری، قاچاق و بزهکاری در جامعه ندارد. با وجود اینکه چنین رخدادهای ناگوار برای مدتی نگاه‌ها را به سوی منطقه شرق کشور معطوف می‌کند، اما تا کنون عزمی برای شکستن دور باطل توسعه اقتصادی و اجتماعی این منطقه، که نگین گرانبهایی چون چابهار را در ساحل نیلگون خود در بر گرفته است، مشاهده نمی‌شود.

مدیرعامل (وقت) منطقه آزاد چابهار در اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۴ اعلام نمود: "طبق سند چشم‌انداز توسعه ۲۰ ساله برای این منطقه می‌بایست ۵۶۰۰ میلیارد ریال بودجه در نظر گرفته شود. طی ۱۰ سال گذشته نزدیک ۶۰۰ میلیارد ریال بودجه عمرانی صرف زیرساخت‌ها شده است، که میانگین آن سالانه به ۶۰ میلیارد ریال بالغ می‌شود. در واقع

تاکنون ۶۰ میلیارد تومان از ۵۶۰ میلیارد تومان هزینه شده و تقریباً ۵۰۰ میلیارد تومان (تخصیص نیافته) باقی مانده است که در صورت تقسیم این مبلغ به عدد ۶، احداث زیرساخت‌ها و آماده‌سازی بستر برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی حدود ۸۰ تا ۱۲۰ سال طول خواهد کشید!

این در حالی است که رقیبان ایران در حوزه خلیج فارس به مناطق آزاد خود این گونه نگاه نمی‌کنند. آنها به سرعت از فرصت‌های موجود برای تامین و گسترش زیرساخت‌های موردنیاز خود بهره‌برداری می‌کنند.

مدیرعامل (وقت) منطقه آزاد چابهار در ادامه سخن اظهار داشته است: "هیچ منطقه آزادی در جهان وجود ندارد که دولت‌ها در ابتدای فعالیت آنها مبالغ قابل توجهی برای احداث زیرساخت‌های لازم تخصیص نداده باشند. به همین سبب است که پس از گذشت ۱۰ سال فعالیت، مناطق آزاد ما به جایگاه موعود و عملکرد مطلوب نرسیده‌اند."

به باور کارشناسان، توسعه شهرستان چابهار با توسعه بندر چابهار ممکن می‌شود. از آنجا که بندر چابهار به دلیل داشتن موقعیت جغرافیایی ویژه، بستر مناسب را برای ترانزیت کالا از طریق ایران فراهم می‌آورد، لذا توسعه بندر چابهار با هدف توسعه ترانزیت در کشور می‌تواند به موثرترین عامل توسعه چابهار و درآمدزایی شایان توجه برای کشور تبدیل شود، لیکن به رغم افاضات و تعارفات فراوان، تحول خاصی در راستای توسعه امکانات ترانزیت بار برای چابهار مشاهده نمی‌شود.

با وجود این که سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توسعه بندر چابهار را در فهرست طرح‌های توسعه خود قرار داده است، اما هنوز زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی و پس کرانه‌ای موردنیاز برای حمل و نقل کالا از این بندر مهیا نیست، چرا که سرعت و میزان سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در چابهار در مقایسه با بندر گوادر پاکستان، که گوی سبقت را از چابهار ربوده است، اندک است.

با وجود این، حرکت سازمان بندر و کشتیرانی در مقایسه با دیگر ارگان‌ها قابل تامل تر و منطقی به نظر می‌رسد. بی‌تردید، محقق نشدن احداث خط آهن چابهار - فهرج که از مدت‌ها پیش مطرح بوده است و عدم امکان اتصال چابهار به شبکه خطوط ریلی کشور در این موقعیت حساس نمی‌تواند قابل توجیه باشد.

مدیرعامل (وقت) منطقه آزاد چابهار در اردیبهشت سال پیش (۸۶) احداث این خط آهن را نوید داده و اعلام کرده بود "تا پایان برنامه چهارم توسعه راه آهن چابهار به فهرج وصل شده و فرودگاه بین‌المللی چابهار نیز تکمیل خواهد شد. وی اظهار داشته بود که مذاکراتی نیز با کشورهای خارجی از جمله هند در زمینه اجرای طرح به صورت BOT صورت گرفته است. اتصال راه آهن چابهار به فهرج و شبکه سراسری راه آهن از باید‌های توسعه ترانزیت چابهار است، امری که باید در سال ۱۳۸۴ عملیاتی می‌شد."

اما، با وجود این همه تاکید، نه تنها احداث این خط آهن در سال ۱۳۸۴ عملیاتی نشده است بلکه در طلیعه سال ۱۳۸۷، تنها اخبار مربوط به انجام مذاکره با هندی‌ها برای تشکیل یک کنسرسیوم هندی منتشر شده و خبری قطعی از امضای قرارداد برای اجرای پروژه بدست نیامده و تاریخ امضای این قرارداد نیز مشخص نگردیده است.

در این میان رقیبان ایران، بی‌هیچ شک و شبهه‌ای سال‌ها از ما پیشی گرفته‌اند و اکنون گوادر پاکستان بندر چابهار را جا می‌گذارد و شاید هم چابهار خاطره بالندگی خود را به تاریخ سپارد. موضوع تبدیل چابهار به مگاپورت و هاب تجارت و توزیع کالا در منطقه به سال‌های دور باز می‌گردد. در واقع، ماموریت ویژه چابهار که بر خواسته از مطالعات و پژوهش‌های مفصل است، به ۳۰ سال پیش بر می‌گردد. بر اساس این پژوهش‌ها محور چابهار یکی از ۳ کریدور اصلی شمال - جنوب در ترانزیت و حمل و نقل محسوب شده است، زیرا موقعیت استراتژیک چابهار این نقش ویژه را به آن اعطا کرده است که در زمره برترین‌های گزینه‌های ترانزیت جهان به شمار آید و گره‌گاه ترانزیتی کریدورهای شمال - جنوب و غرب - شرق قلمداد شود.

نیمه شمال شرقی چابهار به دلیل قرار داشتن در مسیر کریدور شمال - جنوب مهمترین کانال برای ترانزیت کالا محسوب شده و این ناحیه کوتاه‌ترین مسیر را برای انتقال کالا از آسیای مرکزی به آب‌های آزاد خلیج فارس در دسترس قرار می‌دهد.

شایان توجه اینکه، طرح توسعه محور شرق در صدر برنامه‌های عمرانی اولویت‌دار دولت قرار داشته است. این طرح که از سال ۱۳۶۳ کلید خورد، بنا به دلایل نامعلوم (شاید هم جنگ تحمیلی) تا سال ۸۱ - ۸۰ در بایگانی سازمان برنامه و بودجه (وقت) باقی ماند و پس از پیگیری، بار دیگر این طرح در سال ۱۳۸۱ در دستور کار هیات دولت قرار گرفت و به تصویب نهایی رسید. بر اساس این مصوبه مقرر شد وظایف و ماموریت‌های هر یک از دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط تا پایان برنامه چهارم توسعه برای توسعه محور شرق مشخص شود.

مطالعات طرح توسعه محور شرق حاکی از احداث ۱۸۴۰ کیلومتر خطوط ریلی در پهنه شرقی کشور از جمله استان سیستان و بلوچستان و استان‌های خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی بوده و نقطه آغاز اجرای طرح نیز در منتهی‌الیه استان سیستان و بلوچستان یعنی چابهار قرار داشت، اما در شرایط کنونی همگان شاهد عدم تحقق انتخاب مجری برای احداث زیرساخت‌های چابهار هستند و این در حالی است که به دلیل وجود رقابت گسترده در این منطقه اجرای پروژه‌هایی از این قبیل در کوتاه‌ترین زمان ممکن، در آن سوی مرز به پایان می‌رسد.

اکنون (در ابتدای سال ۱۳۸۷) به رغم سپری شدن بیش از دو سال دیگر هنوز خبری از امضای قطعی احداث خط آهن چابهار - فهرج به گوش نمی‌رسد، با وجود اینکه ایجاد و احداث زیربنای اقتصادی و اجتماعی از وظایف

حاکمیتی دولت محسوب می‌شود!! اکنون بیش از ۳۵ سال از نخستین روزی که از طرح‌های توسعه محور شرق و چابهار سخن به میان آمد، می‌گذرد. دریغ است که این عطیه الهی و این موهبت طبیعی، جایگاه والای خود در این منطقه حساس از جهان را به رقیب خود، یعنی گوادر پاکستان، وا گذارد!

پ) نگذاریم بندر گوادر فرصت‌های ترانزیتی ایران را بر باید

نماینده (فعلی) مردم چابهار در مجلس شورای اسلامی از مسئولان اجرایی دولت خواسته تا نسبت به قابلیت‌های ترانزیتی محور توسعه شرق با حساسیت بیشتری برخورد کنند و اجازه ندهند بندر گوادر پاکستان فرصت‌های اقتصادی ما را نصیب خود کند.

عبدالغفور ایران‌زاد در گفتگو با خبرنگاران اظهار داشته است: "در حالی که برخی کشورها در گوادر پاکستان سرمایه‌گذاری کلانی داشته‌اند متأسفانه ما چندان فرصتی برای استفاده از قابلیت‌های ترانزیتی نیمه شرقی کشورمان که رابط ۱۴ کشور آسیای میانه و دیگر همسایگان با دریای آزاد است از خود نشان نمی‌دهیم."

وی خاطر نشان کره است: "قرار داشتن چابهار در مسیر کریدور شمال - جنوب و فعال شدن آن در حالی که می‌تواند بخش وسیعی از معاملات کالاهای تجاری از کشورهای آسیایی و اروپایی را تحت پوشش خود در آورد نکته‌ای بسیار مثبت و اقتصادی محسوب می‌شود که باید از آن نهایت استفاده را برد."

آقای ایران‌زاد عضو کمیسیون کشاورزی، آب و منابع طبیعی مجلس با اشاره به قابلیت‌های کریدور شمال - جنوب گفت: "استفاده از این کریدور موجب می‌شود تا کالاها در نصف یا سه چهارم زمان پیشین از مبداء به مقصد نهایی (عمدتاً بین کشورهای اروپایی، چین و هند) برسند. وی در خصوص فعالیت‌های در حال اجرا در این بخش از کشور گفت: قرار است در زمینه توسعه اسکله دریایی ۲ میلیون تنی کالا به ۶ میلیون تن، توسعه جاده ترانزیتی و خطوط راه‌آهن بم - زاهدان و نیز توسعه و ساخت فرودگاه بین‌المللی آینده چابهار اقدامات عاجلی صورت گیرد، اما مشکلاتی چون تامین اعتبار مانع از تحقق این اقدامات شده است."

وی در خصوص موانع اقتصادی به وجود آمده خاطر نشان کرده است: "قطع و محدود شدن کالاهای مسافری موجب شده تا منطقه چابهار از رونق بیفتد، ضمن آنکه بودجه لازم برای استفاده از این قابلیت‌های اقتصادی به نحو مقتضی از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تا کنون تخصیص نیافته است."

این نماینده مجلس در ادامه افزوده است: "مردم منطقه سیستان و بلوچستان سال‌های سال است در محرومیت بسر می‌برند و ۸ سال است که اسیر بلایای طبیعی نظیر خشکسالی هستند. البته عملکرد ناصواب برخی اشرار و نیز فعالیت‌های سوداگران مرگ در خصوص مواد مخدر نیز مزید بر علت بوده است. مردم منطقه همچنان منتظراند تا دولت با سرمایه‌گذاری در طرح‌های بلند مدت، فقر را از چهره این استان بزدايد."

ایرانزاد گفته است: "در حالی که ما دارای مهمترین قابلیت‌های اقتصادی همانند ترانزیت هستیم، چه در انتقال کالا و چه در خصوص انرژی، چرا باز هم نمی‌خواهیم از درآمد آن چیزی نصیب کشورمان شود. با توجه به اهمیت روز افزون انرژی گاز در دنیا و نیازمندی برخی کشورها از جمله پاکستان و هند، لازم است تا دولت هر چه سریعتر کارخانه پتروشیمی چابهار را با هدف انتقال فرآورده‌های آن به کشورهای همسایه در دستور کار خود قرار دهد.

با توجه به تحریکات برخی عوامل سودجو و ضد انقلاب که از آن سوی مرزها هدایت می‌شوند باید هر چه سریعتر با سرمایه‌گذاری‌های زود بازده کلان مانع از تحقق توطئه‌های آنها شویم. با تلاش‌های نمایندگان، احداث راه ترانزیتی چابهار - نیک‌شهر تقریباً به اتمام و بهره‌برداری کامل رسیده است، ضمن آنکه جاده نیک‌شهر به ایرانشهر در دست احداث است و تنها ۱۲ کیلومتر از آن باقی مانده است. کلنگ احداث بزرگراه زاهدان - زابل در هفته گذشته با حضور مقامات استان به زمین زده شد و امیدواریم وزارت راه با توجه به حساسیت‌هایی که در همسایگی ما در جریان است نسبت به اتمام آن اقدامات لازم را مبذول دارد.

طی بازدیدهایی که از راه‌آهن بم - زاهدان داشتیم طبق گفته مسئولان طی ۲ سال آینده این محور به بهره‌برداری می‌رسد که اگر چنین مهمی اتفاق افتد مساوی با رونق فعالیت‌های اقتصادی در این بخش از کشور خواهد بود. در صدد هستیم تا هر چه سریع‌تر خط راه‌آهن بندر چابهار - ایرانشهر و خاش به زاهدان به اجرا در آید تا با تکمیل این خطوط، محور توسعه شرق هر چه سریع‌تر فعال شود. راه‌اندازی کارخانه بزرگ آب شیرین‌کن چابهار - کنارک با ظرفیت ۱۰ هزار مترمکعب در روز یکی از ثمرات مثبت در جهت رفع مشکلات بهداشتی مردم است."

وی در پایان سخن خاطر نشان ساخت: "متأسفانه در سال گذشته به علت شیوع وبا در این منطقه، مردم این بخش خسارت زیادی را متحمل شدند که امیدواریم با توسعه فعالیت‌های درمانی، بهداشتی وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی این مشکل نیز رفع شود."

ت) میان بندر "گوادر" با ایران ارتباط مستقیم برقرار می‌شود

شوکت عزیز، نخست وزیر (وقت) پاکستان اعلام کرده است که میان بندر گوادر در ایالت بلوچستان پاکستان با جمهوری اسلامی ایران ارتباط مستقیم برقرار خواهد شد. روزنامه اردو زبان "ندای وقت" چاپ پاکستان به نقل از شوکت عزیز نوشته است که احداث این بندر باعث ترقی و پیشرفت کشور خواهد شد.

وی همچنین اضافه کرده است: "به هواپیماهای شرکت‌های خطوط هوایی بین‌المللی اجازه تردد به بندر گوادر داده خواهد شد. دعوت از سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌گذاری در بندر گوادر پاکستان باعث توسعه اقتصادی ایالت بلوچستان خواهد شد." گفتنی است که در بندر گوادر بیش از ۳ هزار تکنسین و مهندس چینی مشغول فعالیت هستند و تا کنون مبلغ قابل توجهی در ساخت این بندر هزینه شده است. این بندر طی ۵ سال با همکاری چین ساخته شده و قرار بوده است در اواخر سال ۱۳۸۵ به بهره‌برداری برسد. این سومین و بزرگترین بندر جهان در آبهای عمیق و مستعد برای پهلوگیری کشتی‌های پهن بیکر است."

نخست وزیر پاکستان تصریح کرده است: "این بندر دارای سکوهای وارداتی و صادراتی و پالایشگاه نفت است. در زمینه اداره این بندر بین پاکستان و سنگاپور قراردادی به امضاء رسیده که طبق آن امور اجرایی بندر گوادر به مدت ۴۰ سال به سنگاپور واگذار شده است."

گفته می‌شود، در پی انعقاد قرارداد همکاری مشترک پاکستان با شرکت PSA سنگاپور، بندر اقیانوسی گوادر پاکستان که در همسایگی بندر چابهار ایران قرار دارد، شانس خود را برای تبدیل شدن به دروازه دسترسی به آسیای مرکزی و کانون توزیع محمولات متعلق به کشور پاکستان می‌آزماید. در همین حال بالاترین مقام اجرایی گروه بین‌المللی PSA سنگاپور گفته است: «گوادر در مکان جغرافیایی مناسبی قرار دارد و می‌تواند در رابطه با رشد و توسعه اقتصادی پاکستان و کشورهای آسیای مرکزی نقش موثری را ایفا کند».

همچنین در حال حاضر خطوط کشتیرانی بزرگ با قراردادن بندر گوادر به عنوان مرکز فعالیت‌های خود در منطقه، از آن به عنوان یک هاب استفاده خواهند کرد. PSA سنگاپور برترین ترمینال اپراتور کانتینری جهان، در طول سال گذشته ۲۴ میلیون TEU کانتینر را در ۲۰ بندر واقع در ۱۱ کشور دنیا تخلیه و بارگیری کرده و بندر گوادر بیست و یکمین بندری است که به شبکه جهانی PSA می‌پیوندد.

"علیرضا چشم جهان" که مدیریت یکی از بخش‌های شرکت خدمات دریایی و بندری خصوصی را برعهده دارد در گفت و گو با روزنامه "سرمایه" در رابطه با موقعیت این بندر اظهار کرده است: «در حال حاضر بندر گوادر تلاش می‌کند تا به عنوان یک دروازه استراتژیک برای غرب و شمال غرب چین از طریق پاکستان ایفای نقش کند». به گفته وی «

اجرای فاز دوم بندر گوادر با حمایت و سرمایه گذاری دولت چین صورت می‌پذیرد، که حجم سرمایه گذاری آن با احداث راه آهن و خطوط لوله انتقال انرژی بین چین و پاکستان، حدود ۶۰۰ میلیون تا یک میلیارد دلار تخمین زده می‌شود».

چشم جهان با اشاره به سفر رئیس جمهور چین به پاکستان در خصوص ادامه این سرمایه گذاری‌ها تصریح کرده است: «پاکستان نیز در همان زمان قول داد که با سرمایه‌گذاران چینی در فعالیت‌های اقتصادی مشارکت کرده و زمین رایگان به آنان واگذار کند». به گفته وی اعتبار دهندگان بین المللی نیز نظیر بانک توسعه آسیایی، پروژه‌های مربوط به توسعه حمل و نقل زمینی از طریق این بندر را تحت حمایت و پوشش خود قرار داده‌اند.

کمیسیون برنامه‌ریزی پاکستان گزارشی را منتشر کرده که در آن به طرح ارائه خدمات ترانزیتی از طریق بندر گوادر به کشورهای افغانستان، ایران، غرب چین و آسیای مرکزی اشاره شده است. از سوی دیگر، گفته می‌شود آغاز به کار بندر گوادر نقطه شروع رقابت سختی بین بندر سلاله (عمان) در رابطه با امور ترانس شیپمنت کانتینر در منطقه اقیانوس هند، دریای عمان و تا حدودی خلیج فارس است.

چشم جهان، به طرح دیدگاه ناظرین بین المللی پرداخته و گفته است: "مسیر دستیابی به کشورهای آسیای مرکزی از طریق بندر سن پترزبورگ با ازدحام روبه‌رو است. از سوی دیگر حجم مبادلات فعلی در دریای خزر نیز طوری نیست که تخصیص و به کارگیری کشتی‌های بزرگ را در این دریا برای حمل و نقل گسترده محمولات کانتینری منطقی جلوه دهد". رسانه‌های پاکستانی پیش از این به نقل از نخست وزیر این کشور نوشته‌اند که بندر گوادر شرایط زندگی و معیشتی مردم بلوچستان پاکستان را تغییر خواهد داد.

ث) تکمیل فاز نخست توسعه بندر گوادر در سال ۲۰۰۶

- ۱) ۳ پست اسکله با ۶۰۲ متر طول
- ۲) لایروبی به عمق ۱۱/۵ تا ۱۲/۵ متر در کانالی به طول ۴/۵ کیلومتر
- ۳) یک پست اسکله سرویس‌دهی به طول ۱۰۰ متر
- ۴) امکان پهلوگیری کشتی‌های معمولی با ظرفیت ۵۰ هزار (DWT) و کشتی‌های کانتینر به ظرفیت ۲۵ هزار (DWT)
- ۵) تجهیزات بندری شامل جرثقیل و نیز قایق‌های راهنما

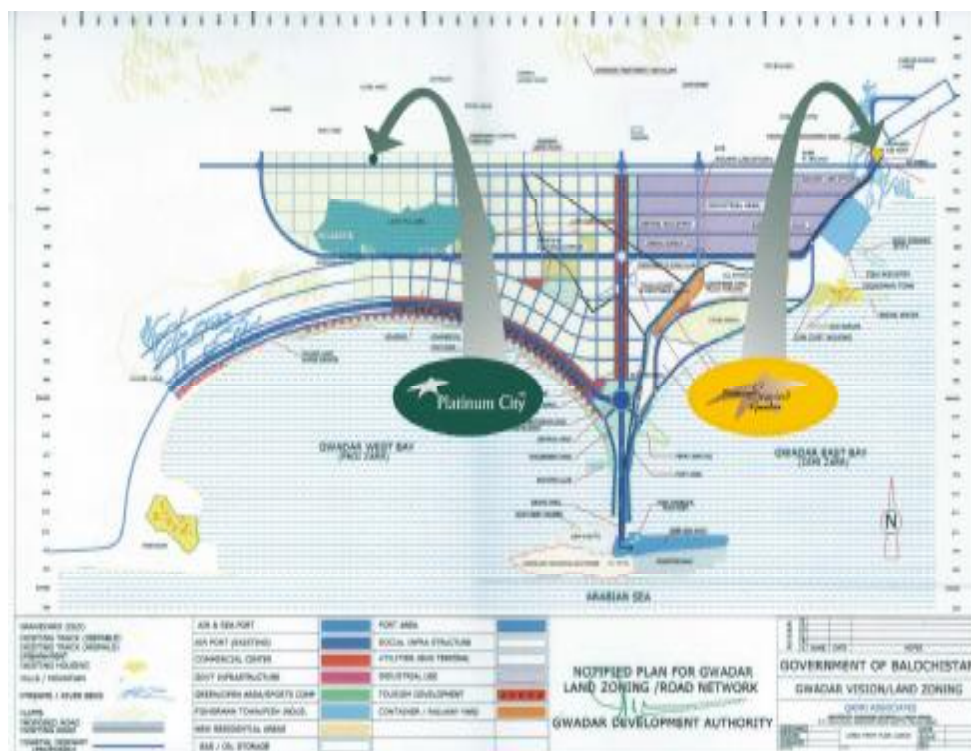
فاز دو توسعه بندر گوادر شامل موارد زیر است:

- ۱) احداث ۴ پست اسکله کانتینری
 - ۲) یک ترمینال جهت پهلوگیری و تخلیه کشتی های ۱۰۰ هزار تنی
 - ۳) یک پست ترمینال غلات
 - ۴) یک پست ترمینال Ro-Ro
 - ۵) دو پست ترمینال نفتی برای پهلوگیری کشتی های ۲۰۰ هزار تنی
- هزینه های فاز دو این پروژه ۸۴۰ میلیون دلار است و زمان اتمام این پروژه نیز سال ۲۰۱۰ است. کشور چین تحت یک کنسرسیوم هزینه مالی این فاز را تامین خواهد کرد.

فوایدی که از توسعه بندر گوادر حاصل می شود:

۱. ایجاد فرصت های تجاری و اقتصادی با کشورهای آسیای میانه و نیز کشور افغانستان
۲. توسعه تجارت و صنعت حمل و نقل با کشورهای خلیج فارس
۳. ترانس شپمنت کشتی های کانتینری
۴. توسعه اقتصادی و اجتماعی ایالت بلوچستان پاکستان
۵. احداث صنایع مربوط به دریانوردی
۶. احداث پالایشگاه، مخازن نفتی و صنایع شیمیایی مربوط به نفت
۷. ناحیه صنعتی و ناحیه صادراتی
۸. مرکز فعالیت های تجاری عمده در منطقه

نقشه طرح توسعه بندر گوادر پاکستان



شرکت‌های چینی در حال کار بر روی زمین‌های قسمت غربی ناحیه گوادر هستند. این ناحیه، ناحیه صنعتی گوادر است و چین در حال ساخت پالایشگاه و نیز مخازن ذخیره مواد نفتی در این قسمت است.

ج) سرانجام بندر جدید گوادر پاکستان افتتاح می‌شود

بوق ممتد کشتی غول پیکری که پرچم چین بر فراز دکل سفید رنگ آن به اهتزاز در آمده بود، در بندر گوادر پاکستان طنین انداز شد. خبر به سرعت در شهرها و جای جای استان سیستان و بلوچستان پیچید. بسیاری از مردم، تجار و سرمایه‌گذاران اقتصادی و بازرگانی ایران با حالتی شگفت زده و مضطرب سعی کردند به انحاء مختلف صحت و سقم اخبار رسیده مبنی بر راه‌اندازی بندر گوادر را جویا شوند. به موازات آن، مردم کشورما نیز در مراسم استقبال بهار و عید نوروز بودند. در این بندر هم غوغا، جشن و سروری برپا بود، ولی از نوع دیگر و با شکوه‌تر! ژنرال دیروز و پریزیدنت امروز پاکستان با چهره‌ای فاقد اضطراب و فشار کاری، با لبخند به جایگاه ویژه و پشت تریبون سخنرانی آمد.

پرویز مشرف با صلابت، خوشحال و کمی هم مغرور، بندر گوادر را طی مراسم ویژه‌ای با همراهی نخست وزیر و تمامی وزرای کابینه‌اش و نیز سفرا و مقامات بلند پایه اقتصادی بسیاری از کشورها از جمله چین، سنگاپور، امارات عربی

متحده، کره جنوبی، مالزی، اندونزی، قطر، انگلستان، آلمان، روسیه، استرالیا، قزاقستان و ... در تاریخ ۲۰ مارس ۲۰۰۶ برابر با روز سه‌شنبه ۲۹ اسفندماه ۱۳۸۵ افتتاح کرد.

در این مراسم اکثر خبرگزاری‌های معتبر، مطبوعات و رسانه‌ها در این بندر حضور داشتند تا اخبار افتتاح گوادر را پوشش خبری دهند. لحظه‌ای بعد با ورود کشتی "چینی" مراسم افتتاح بندری که بیش از ۲۸۰۰ نفر متخصص و مهندس در آن فعالیت دارند و سرمایه‌گذاری هنگفتی هم در این منطقه کرده و به تبع آن چین خود را به عنوان محور راه‌اندازی بندر گوادر معرفی کرده است، آغاز شد. مراسم با شلیک توپ‌هایی که حکایت از رسمی کهن در پاکستان دارد ادامه یافت. کشتی پهن پیکر در اسکله‌ای در فاز یک بندر که برای پذیرش کشتی‌های ۴۰ یا ۵۰ هزار تنی ساخته شده است، پهلو گرفت. رئیس جمهوری پاکستان با شور و طینینی که گویی کشورش در نبردی بزرگ و چند ساله پیروز شده است، گوادر را "سومین بندر جهان در آب‌های عمیق با قابلیت پهلوگیری کشتی‌های پهن پیکر و محور ترانزیت منطقه" معرفی کرد!

فرار از منطقه‌ای بیابانی تا وصال منطقه‌ای آزاد

تا چند سال، چند ماه و حال چند روز پیش، تجار و مقامات اقتصادی پاکستان، بندر کراچی را یگانه دردانه و شاه‌نشین بنادر این کشور می‌خواندند، اما از ۲۰ مارس ۲۰۰۶ به بعد، پس از انجام مطالعات مقدماتی این منطقه عاری از زیرساخت‌های توسعه و یک ناحیه بیابانی، که تنها روستائیان و مردمان شریف بلوچ کپرنشین در این آن سکنی داشتند و نامش گوادر بود، اوضاع به کلی دگرگون شده است. به واسطه برنامه‌ریزی دقیق، مدیریت دلسوز، حمایت همه جانبه دولت پاکستان و حضور سرمایه‌گذاران خارجی و با وضع قوانین مناسب به رغم مشکلات ناشی از فعالیت‌های میلیشیایی بلوچ که خواستار استقلال بزرگترین ایالت پاکستان (بلوچستان) هستند، و حتی چندین درگیری و خرابکاری هم در این منطقه صورت گرفته است، سرانجام مسئولان پاکستان توانستند بندر استراتژیک گوادر را طی ۵ سال به بهره‌برداری برسانند.

گوادر محور گفت و گوی سران

هوچین تائو رئیس جمهور چین در سفر چهار روزه خود به پاکستان و امضای ۳۵ سند سرمایه‌گذاری، احداث پالایشگاه و ساخت بزرگترین شهرک پالایش نفت خام با هزینه ۴۰ میلیارد دلاری را مهمترین قرارداد تاریخی میان دو کشور یاد کرده است.

پیش از سفر رئیس جمهور چین به پاکستان، نخست وزیر آن کشور نیز در دیدار با وزیر خارجه پاکستان، بندر گوادر را نمادی از دوستی و همکاری صمیمانه و نزدیکی دو کشور قلمداد کرده است. به موازات این توافق، مقامات اقتصادی پاکستان تسهیلات ویژه‌ای را برای سرمایه‌گذاران خارجی در بخش‌های انرژی، صنایع سنگین و فناوری‌های نوین در نظر گرفته‌اند. در نتیجه این گونه تمهیدات و بویژه وضع قوانین مناسب، حجم سرمایه‌گذاری‌های تعهد شده در بندر گوادر به استناد اخبار واصله از مرز ۷ میلیارد دلار فراتر رفته است. طبق همین منابع خبری، شمار قابل توجهی از مشتریان بندر گوادر ضمن مراجعه به وزارت بنادر و کشتیرانی پاکستان نسبت به جابه‌جایی کشتی‌های خود از کراچی و دیگر بنادر این کشور به بندر گوادر ابراز تمایل کرده‌اند. نزدیکی و دسترسی سریع به این بندر و کاهش هزینه حمل و نقل از دلایل اصلی اقبال مشتریان جدید گوادر بوده است.

مسئولان اقتصادی دولت پاکستان طی تحلیل‌ها و تفسیرهای خود گوادر را به دلیل نزدیکی به آسیای مرکزی و دسترسی آسان به چین و تنگه هرمز و به واسطه عبور ۶۰ درصد از نفت جهان از کنار آن، بهترین بندر برای ترانزیت کالا قلمداد کرده‌اند.

چ) اقبال کشورها و شرکت‌ها از طرح توسعه گوادر

منابع رسمی پاکستان اعلام کرده‌اند که طی مدت ۲/۵ ماهه سپری شده از افتتاح بندر گوادر تعدادی از شرکت‌های خارجی فعال در زمینه اکتشاف و استخراج مس به مسئولان مراجعه کرده و خواستار همکاری شده‌اند. طبق این گزارش‌ها، برخی از شرکت‌های کانادایی، استرالیایی و چینی دست‌اندرکار استخراج معادن بلوچستان پاکستان، ترجیح داده‌اند که به جای استفاده از بندر کراچی، از بندر گوادر که بهتر و اقتصادی‌تر است، استفاده کنند. به باور آنان با این تغییر رویکرد، آنها می‌توانند در هزینه‌های حمل و نقل کالا صرفه‌جویی کنند. همچنین اخبار رسیده حاکی از آن است که گروهی از تجار و فعالان ترانزیت در افغانستان نیز نسبت به آوردن کشتی‌های خود به بندر گوادر اعلام آمادگی کرده‌اند. طبق آمار موجود، ماهانه ۳۰۰ کانتینر از بندر کراچی از طریق افغانستان جابه‌جا می‌شود.

به موازات هجوم اقتصادی بازرگانان کشورهای مختلف طی ۲/۵ ماه گذشته، شرکت سنگاپوری SPA با وجود داشتن چندین دستگاه جرثقیل و چند دستگاه RTG با کمبود عرضه خدمات به مراجعان مواجه شده است. همین عامل موجب شده است که این شرکت تلاش کند دو دستگاه جرثقیل و RTG را به طور موقت در گوادر به کار گیرد. مقامات پاکستانی ادعا می کنند که بندر گوادر در حال سبقت گرفتن از بنادر دبی و سنگاپور است!! مقامات بنادر و کشتیرانی پاکستان اعلام کرده اند که حجم عملیات این بندر طی ۳ تا ۵ سال آینده به ۲۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت. با توجه به یک چنین رشدی، مسئولان باید منتظر اتخاذ تدابیر و اجرای طرح های خاص برای راه اندازی سریع مناطق ویژه و آزاد این بندر توسط چینی ها باشند.

• فرصت های سرمایه گذاری

- ۱) احداث سردخانه ها و صنایع برودتی در منطقه
- ۲) توسعه صنعت
- ۳) احداث مراکز دانشگاهی، بیمارستانی و مدارس
- ۴) صنایع مربوط به توریسم
- ۵) صنایع مربوط به دریانوردی
- ۶) توسعه حمل و نقل
- ۷) احداث مخازن و صنایع مربوط به نفت مثل پالایشگاه

• پتانسیل های بندر گوادر

- ۱) احداث صنایع فرآوری دریایی
- ۲) احداث سردخانه ها و صنایع یخ سازی
- ۳) زراعت مربوط به سوخت های سبز
- ۴) کارگاه های تعمیر کشتی و قایق
- ۵) احداث بیمارستان و کلینیک
- ۶) احداث مزارع پرورش میگو
- ۷) احداث مراکزی جهت ورزش های آبی
- ۸) ساخت قایق های دریایی

فعالیت‌ها

در سال ۲۰۰۶ دولت پاکستان از شرکت هایی که در زمینه مدیریت و احداث بنادر دارای تجربیاتی بودند دعوت کرد تا در مناقصه شرکت کرده و پس از انتخاب شرکت واجد شرایط، مدیریت این بندر به آن واگذار شود.

برای این منظور شرکت Dubai World Port و نیز شرکت هاچینسون (Hutchinson) هنگ کنگ، شرکت بندری سنگاپور (SPA)، دو شرکت سعودی و نیز یک شرکت پاکستانی اعلام آمادگی کردند. پس از مطالعه اسناد و پیشنهادات، دولت پاکستان شرکت SPA سنگاپور را جهت مدیریت این بندر برگزید و قراردادی عملیاتی با شرایط زیر منعقد شد:

- ۱- توافق رسمی برای اعطای امتیازات انحصاری به شرکت SPA سنگاپور
- ۲- اجاره ۴۰ ساله این بندر به شرکت SPA سنگاپوری جهت فعالیت در این بندر
- ۳- دادن ۵۵۰ میلیون دلار تسهیلات در مدت پنج سال جهت توسعه بندر گوادر و سرمایه‌گذاری برای احداث منطقه آزاد تجاری و نیز ترمینال‌های باری
- ۴- دریافت ۹٪ از سود فعالیت های بندری و نیز ۱۵٪ از سود تجارت منطقه آزاد تجاری گوادر توسط SPA
- ۵- معافیت شرکت سنگاپوری (SPA) جهت پرداخت عوارض به مدت ۴۰ سال
- ۶- معافیت شرکت‌های کشتیرانی و نیز نفتکش‌ها جهت پرداخت عوارض بندری به مدت ۴۰ سال



موقعیت ژئواستراتژیک پاکستان و ایران در منطقه

توسعه حمل و نقل

- ۱- احداث خط راه آهن گوادر به دال بی: با استفاده از این خط بندر گوادر از طریق مسیر زاهدان - تفتان - دال بین - کوئته به ایران متصل می‌شود
- ۲- احداث جاده گوادر - تربت - هوشاب - خوزدار که در حال ساخت است
- ۳- احداث جاده احمدوی - گوادر
- ۴- احداث خط آهن ایران - گبد - گوادر این خط آهن بندر گوادر را به شمال بندر چابهار متصل می‌کند



نقشه جاده های موجود در پاکستان



شرایط جاده‌های موجود در پاکستان

طراحی فرودگاه جدید

این فرودگاه جهت نشست و برخاست هواپیماهای پهن پیکر طراحی شده است. این فرودگاه توسط چند جاده و خط آهن در حال اتصال به سایر نقاط است. این راه های ارتباطی باعث می شوند که منطقه گوادر به یک منطقه چند منظوره در زمینه حمل و نقل شود.

تبدیل مناطق چندمنظوره موجب کاهش حمل و نقل و کاهش قیمت های مواد در بازارهای جهانی می شوند. این فرودگاه به محلی برای ارتباط هوایی - دریایی و نیز ارتباط هوایی - خشکی بندر گوادر به منطقه خاورمیانه و جنوب آسیا تبدیل می شود.

میزان درآمد و بازده پروژه های احداثی در بندر گوادر اکستان در ۴۰ سال آینده

نام قسمت یا بخش	میزان درآمد مورد انتظار
هولدینگ کانکشن	۱۷ تا ۳۰ میلیارد دلار
حمل و نقل کانتینری	۱۰ تا ۱۸ میلیارد دلار
منطقه آزاد تجاری	۳ تا ۶ میلیارد دلار
اسکله های چند منظوره	۴ تا ۸ میلیارد دلار

هزینه های پیش بینی شده

موضوع	میزان هزینه
تجهیز اسکله های چند منظوره	۱ تا ۵ میلیارد دلار
تجهیز اسکله های کانتینری	۳ تا ۴ میلیارد دلار
ایجاد منطقه آزاد	۱/۵ تا ۲/۵ میلیارد دلار
ارائه خدمات دریایی	۰/۵ میلیارد دلار

درآمد های پیش بینی شده برای شرکت SPA سنگاپور طی ۴۰ سال آینده

موضوع	میزان درآمد
هندلینگ کانتینر	۰/۹ تا ۶/۱ میلیارد دلار
منطقه آزاد	۰/۴۹ تا ۰/۹ میلیارد دلار
ترمینال های چند منظوره	۰/۳۶ تا ۰/۷۲ میلیارد دلار

آینده بندر گوادر

در صورت موثق بودن خبر احداث و راه اندازی شهرک نفتی در گوادر با هزینه ای معادل ۴۰ میلیارد دلار و در وسعتی برابر هزار هکتار توسط چینی ها (طی دو مرحله)، آینده پرتکاپویی برای بندر گوادر پیش بینی می شود. در مرحله نخست، مجتمع های پتروشیمی و پالایشگاهی با هزینه ای بالغ بر ۱۲ تا ۱۳ میلیارد دلار طی مدت ۳ سال احداث می شوند. با راه اندازی این مجتمع ها، سالانه بیش از ۱۰ میلیون تن مواد نفتی در گوادر تصفیه می شود که طی ۷ سال آینده (۲۰۱۵) ظرفیت آن به دو برابر افزایش خواهد یافت. در فاز دوم توسعه بندر، ظرفیت تولیدی مجتمع های پتروشیمی به حدود ۶۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت. به باور برخی از ناظران، ساخت پالایشگاه و ایجاد شهرک نفت موجب خواهد شد که بندر گوادر به دالان صادرات مواد نفتی تبدیل شود.

پاکستان و چین که تنها در منطقه کوهستانی هیمالایا مرز مشترک دارند با راه اندازی گوادر افتتاح بزرگراهی را نوید می دهند که از جنوب غربی چین و شمال شرقی پاکستان آغاز شده و به بنادر کراچی و گوادر ختم می شود، زیرا این بزرگراه نزدیکترین مسیری است که چینی ها می توانند در کوتاه ترین زمان ممکن کالاهای خود را به دیگر کشورهای این منطقه برسانند. بدین سان، چین از طریق پاکستان و هند تلاش می کند هم بازارهای اقتصادی در این منطقه را در اختیار گیرد و هم از طریق بندر گوادر راه ورود سریع و آسان کالاهای خود به قاره آفریقا، کشورهای حوزه خلیج فارس، افغانستان و در نهایت ایران و از آنجا به اروپا را فراهم آورد. (شایان توجه کشورهای حوزه خلیج فارس برای آمادگی و مقابله با ورود کالاهای ارزان قیمت و نامرغوب چینی از بندر گوادر پاکستان).

چالش‌های پیش رو

- ۱- زندگی در منطقه گوادر بستگی به مناطق داخلی پاکستان دارد. مناطق ساحلی مکران لم یزرع‌اند و قابلیت کشت را ندارند. بیشتر این مناطق به صورت بیابان و تپه‌های بلند هستند و به همین لحاظ حیات این منطقه بستگی به حیات دیگر مناطق کشور دارد.
- ۲- احداث جاده‌های بیشتر و نیز احداث خط آهن به سرمایه‌گذاری زیادی نیاز داشته و پشتوانه‌های محلی مناسبی در زمینه تامین سرمایه برای احداث این زیر ساخت‌ها وجود ندارد.
- ۳- برای ترغیب خطوط کشتیرانی بزرگ جهت استفاده از این بندر و نقل و انتقال کالا بایستی نسبت به سایر بنادر امتیازات بیشتری به این شرکت‌ها داده شود. سوالی که مطرح است این است که آیا شرکت "SPA" سنگاپور این امتیازات را به خطوط کشتیرانی می‌دهد یا نه؟
- ۴- رقابت این بندر با بنادر چابهار، بندر عباس، دبی، فورکان فجیره از دیگر چالش‌های پیش رو به حساب می‌آید. ایران به عنوان یک رقیب بالقوه در حال حاضر مشغول احداث جاده‌های مناسب و نیز خطوط راه آهن برای اتصال بنادر چابهار و بندرعباس به مناطق داخلی کشور و نیز آسیای میانه است.
- ۵- چابهار بندری در جنوب شرقی ایران، جدی‌ترین رقیب بندر گوادر جهت ترانزیت کالا به افغانستان، آسیای میانه و چین محسوب می‌شود. به نظر می‌رسد که چابهار به عنوان یک دروازه‌ای اقتصادی بین المللی مطرح است، بندر چابهار کمترین فاصله را با کشورهای CIS دارد. هم چنین، چابهار کوتاهترین راه ممکن بین کشورهای آسیای مرکزی و کشورهای خاورمیانه است.
- ۶- جذب سرمایه و نیروی کار (داخلی و خارجی) برای کار در منطقه پردازش صادرات گوادر (EPZ) نیاز به وارد کردن نیروی کار زیادی از سایر مناطق دارد.
- ۷- آشفته‌گی‌های سیاسی و نظامی در کشور افغانستان همچنان ادامه دارد.
- ۸- مشکلات داخلی دولت پاکستان در ایالت بلوچستان نیز ادامه دارد.
- ۹- فرقه‌گرایی موجود در پاکستان تداوم خواهد داشت.
- ۱۰- آزمایش‌های هسته ای پاکستان مخاطره انگیز می‌نماید.
- ۱۱- پیشرو بودن پاکستان در جنگ با تروریسم، ریسک سرمایه‌گذاری در آن کشور را افزایش می‌دهد.
- ۱۲- کمبود منابع انرژی و بالا بودن قیمت سوخت‌های فسیلی مساله همیشگی پاکستان است.

۱۳- نبود روابط دوستانه بین هند و پاکستان امنیت منطقه را تهدید می کند.

۱۴- ارتباط اقتصادی و نظامی پاکستان با دولت کمونیستی چین بر محمل منطقی استوار نیست.

نقاط قوت بندر گوادر

۱- دور بودن از منطقه حساس خلیج فارس و تنگه هرمز،

۲- نزدیک بودن به مناطق پرجمعیت جنوب آسیا،

۳- دادن تسهیلات و امکانات مناسب به شرکت‌های سرمایه‌گذار و نیز حضور قدرتمند چین در این بندر،

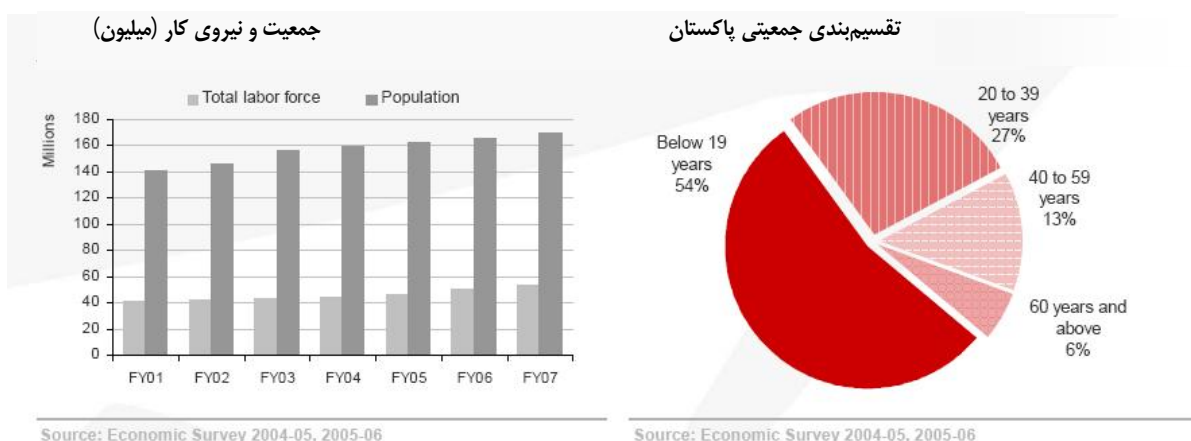
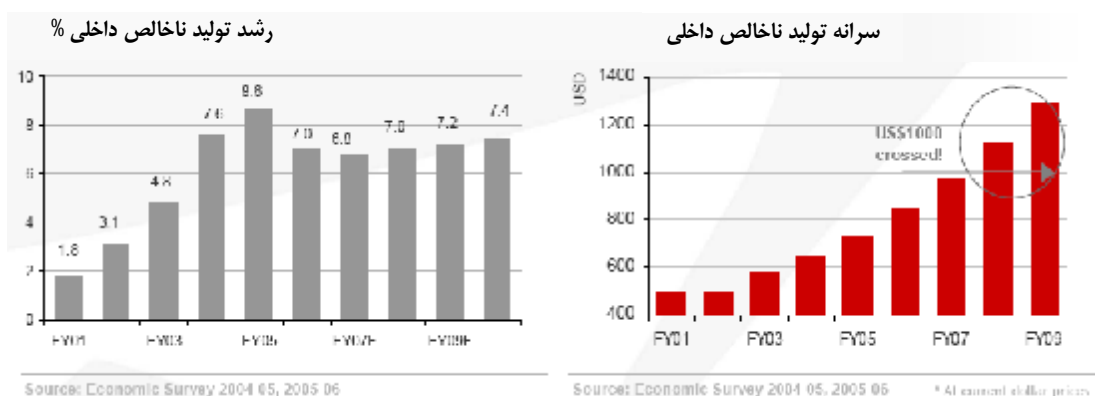
۴- این بندر بخشی از ایالت بلوچستان پاکستان است که تنها دارنده منابع نفت و گاز آن کشور بوده و از منابع

معدنی غنی می‌باشد،

۵- بازار داخلی مناسب با ۱۴۰ میلیون نفر و نیز رشد اقتصادی در سالیان اخیر از مزیت‌های نسبی پاکستان است،

۶- بندر گوادر پاکستان در مقایسه با کراچی فاصله بیشتری با هند دارد و لذا از موقعیتی استراتژیک برخوردار است،

رشد اقتصادی پاکستان



می‌دهد، لذا، بی‌مناسبت نخواهد بود که بر بیانیه مشترک اجلاس وزیران ترابری آسیا - اروپا، و محتوای مطالب ارائه شده در دومین همایش بین‌المللی ترانزیت که حدود چهار ماه پس از افتتاح رسمی بندر گوادر پاکستان در تهران برگزار شده است، نظری انداخته شود.

دومین همایش بین‌المللی ایران ترانزیت طی دو روز در تاریخ ۲۴ و ۲۵ تیرماه ۱۳۸۶ در تهران برگزار شد. در این همایش دو روزه اغلب دست‌اندرکاران حوزه ترانزیت کشور و میهمانان خارجی سخنرانی‌های متعددی ایراد کردند و در پایان همایش قطعنامه‌ای به شرح زیر صادر شد:

بیانیه مشترک اجلاس وزیران حمل و نقل آسیا - اروپا

در دنیای امروز که جهانی شدن روند رو به رشدی را طی می‌کند، همکاری متقابل دولت‌ها و ملت‌ها باعث رشد و گسترش تولید و تجارت خواهد شد. در این رابطه افزایش حجم همکاری‌های اقتصادی در گرو توسعه حمل و نقل است. ارائه خدمات حمل و نقلی ایمن، اقتصادی و روان برای دستیابی به بازارهای مختلف منطقه و جهان، شرط اجرای این امر است.

امضا کنندگان این بیانیه تصمیم گرفتند اقدامات مشترکی را با اهداف ذیل اتخاذ و پیگیری کنند:

۱. هماهنگی سیاست‌های حمل و نقل و ارتقای همکاری‌های بین‌المللی بخش دولتی و غیر دولتی،
۲. گسترش و تبادل اطلاعات و انتقال تجربیات با هدف افزایش کارایی شبکه حمل و نقل،
۳. تسریع و گسترش روند الحاق به سازمان‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی و تسریع در امضای توافقنامه‌های دو یا چند جانبه و همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی،
۴. تسریع در تکمیل حلقه‌های مفقوده شبکه‌های زیربنایی حمل و نقل خصوصا در چارچوب کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای و بین‌المللی،
۵. تلاش در جهت کاهش قوانین و مقررات دست و پاگیر به منظور جابه‌جایی بهینه کالا و مسافر،
۶. روان‌سازی و ساده‌سازی و کاهش هزینه‌ها و زمان‌های ترانزیت از مرزهای کشورهای و افزایش تسهیلات در این زمینه،
۷. گسترش و توسعه سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و مشارکت بخش‌های دولتی و خصوصی از جمله سازمان‌های بین‌المللی مالی و اعتباری در حمل و نقل،
۸. توسعه حمل و نقل ترکیبی در راستای ارتقای بهره‌وری در صنعت حمل و نقل و حمایت همه جانبه از شرکت‌های حمل و نقل،

۹. گسترش فناوری و استفاده از فناوری‌های مدرن و بهره‌گیری از آخرین تکنیک‌های فنی در حوزه حمل و نقل و ترانزیت،

۱۰. گسترش و تعمیق همکاری و هماهنگی با یکدیگر برای رسیدن به آینده‌ای بهتر در حوزه حمل و نقل.

چکیده‌ای از سخنرانی‌های مقامات و مسئولان حمل و نقل و ترانزیت در همایش

نخستین سخنران پانل اول همایش ایران ترانزیت، وزیر راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران بود که در زیر به اهم سخنان وی اشاره می‌شود:

– "حمل و نقل جاده‌ای کشور با سهمی حدود ۹۰ درصد همواره بالاترین سهم را در ارزش افزوده بخش‌های مختلف حمل و نقل ایران داشته است."

– "ایران حدود ۴۰۰۰ کیلومتر آزاد راه و بزرگراه در دست ساخت دارد و در حال حاضر اولویت تکمیل شبکه آزادراهی و بزرگراهی کشور با محوریت شمال – جنوب و شرق – غرب بر اساس شبکه‌های پر ترافیک ترانزیتی کشور شکل می‌گیرد."

– "در بخش حمل و نقل ریلی، در حال حاضر اتصال ریلی ایران به کشورهای ترکیه و آسیای میانه برقرار است. ایران دارای ۸۵۰۰ کیلومتر خطوط اصلی ریلی است که خلیج فارس در جنوب ایران را به بندر امیرآباد در کناره دریای مازندران متصل می‌کند."

– "کشورهای حوزه آسیای میانه از طریق راه‌آهن سرخس – بندرعباس دسترسی مستقیم به آبهای جنوب کشور دارند و ارتباط با بازارهای کشورهای حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند به طور مستمر برقرار است."

– "با تکمیل پروژه‌های ریلی شرق - غرب (خط راه‌آهن کرمان - زاهدان - مشهد - اراک و خرمشهر - بصره) شبکه ریلی سراسری شرق به غرب به کشورهای پاکستان، افغانستان و عراق متصل می‌شود. همچنین، احداث راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا در چارچوب کریدور شمال - جنوب به سرعت در دست پیگیری است که با تکمیل این خط‌آهن، اتصال ریلی بندرعباس در خلیج فارس از طریق آذربایجان و روسیه به بندر هلسینکی در شمال اروپا و دیگر نقاط شمالی اروپا محقق خواهد شد."

– "میزان ترانزیت کالا از کشور طی سال‌های اخیر به طور مرتب افزایش یافته است، به طوری که در سال ۱۳۸۵ به رقم ۱۱/۶ میلیون تن رسیده است که نسبت به سال پیش ۲۵ درصد رشد نشان می‌دهد."

- "زیربناهای حمل و نقلی کشور در حال حاضر ظرفیت حمل ۱۰ میلیون تن کالای ترانزیتی به غیر از سوخت را دارند، اما با اتمام پروژه‌های ناتمام، افزایش قابل توجهی در زیرساخت‌ها به وجود خواهد آمد."
- "با رفع موانع و مشکلات نرم‌افزاری، چشم‌انداز روشنی از ترانزیت کالا و مسافر طی سال باقی مانده از برنامه چهارم و در طول برنامه پنجم توسعه اقتصادی - اجتماعی کشور ترسیم شده است."
- "با سرعت بخشیدن به تصویب قانون جدید امور گمرکی و کاهش تعطیلی‌ها و بازرسی‌ها در مبادی ورودی و خروجی، زمینه عبور سریع و ایمن کالاهای ترانزیتی از کشور فراهم خواهد شد."

سخنان وزیر حمل و نقل ترکیه

۱. "وجود یک شبکه موثر حمل و نقل بین اروپا و آسیا بسیار مهم است. از طریق گسترش شبکه‌های جاده‌ای و ریلی کشورهای محصور در خشکی، می‌توان اقتصاد منطقه را توسعه داد. در ترکیه پروژه‌هایی به این منظور در دست انجام است."
۲. "در رابطه با امضای توافقنامه ساخت خط ریلی میان ترکیه - آذربایجان - گرجستان، عملیات ساخت خط ریلی دو قاره آسیا و اروپا به زودی به مرحله اجرا در خواهد آمد تا ترانزیت از طریق این کشورها بسط و توسعه یابد."
۳. "یکی از پروژه‌های در دست اقدام، اتصال ریلی دریاچه وان ترکیه به ایران و پاکستان است. این خط می‌تواند ۵ میلیون تن کالا و یک میلیون مسافر را در سال ۲۰۱۰ از خود عبور دهد."
۴. "همکاری بیشتر ایران در این پروژه ضرورت دارد زیرا این پروژه ظرفیت‌های بیش از نیازهای منطقه‌ای ایجاد کرده و باعث خواهد شد تا حمل و نقل سریع از تهران به ترکیه مقدور شود. از این مسیر قطارهای عازم از تهران می‌توانند طی یک هفته بار خود را در ترکیه تخلیه کنند."

سخنان وزیر راه ازبکستان از اقداماتی جهت توسعه حمل و نقل کشورش

- "ناوگان هوایی ازبکستان می‌تواند اروپا و آسیا را به هم متصل کند."
- "احداث کریدورهای حمل و نقل در ۲۰ مسیر مختلف در ازبکستان در جریان است. از شمال غرب به طرف روسیه، اوکراین و کشورهای اروپایی. از طریق ایران (چابهار و بندرعباس) به آسیای جنوب شرقی و مسیرهای دیگری از طریق افغانستان و پاکستان به طرف چین و کشورهای شرق آسیا."

- "در حال حاضر ۴۲۳۰ کیلومتر جاده در ازبکستان وجود دارد که برنامه همه جانبه‌ای برای بازرسی و تعمیرات بیش از ۳۶۰ کیلومتر از آنها تدوین شده است. همچنین، ۶۷۰ کیلومتر راه جدید در دست احداث است. در ازبکستان بیش از ۴۰۰۰ کیلومتر راه آهن وجود دارد و شرکت هواپیمایی ملی ازبکستان می‌تواند بین آسیای مرکزی و آسیای جنوب شرقی ارتباط برقرار کند".
- "با احداث خط آهنی به طول ۲۴۴ کیلومتر و با اعتباری بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار، ازبکستان به افغانستان متصل شده و از آنجا به پاکستان رسیده و به آسیای جنوبی دسترسی خواهد داشت".
- "ازبکستان با بانک‌های منطقه‌ای آسیای مرکزی (میانه) همکاری نزدیکی داشته و در حال حاضر برنامه‌هایی برای تدوین پروژه‌های عمرانی در مسیر افغانستان و حوزه دریای مازندران در دست بررسی دارد".
- "ازبکستان توجه خاصی به توسعه روابط حمل و نقلی با ایران دارد، زیرا ایران در کنوانسیون‌های بسیاری عضویت دارد و همین عامل موجب توجه بیشتر ازبکستان برای همگرایی در حمل و نقل با ایران است".
- "گریدور مشهد - بافق طی شش ماه گذشته ۲۲ درصد به حجم کالاهای ترانزیتی این منطقه افزوده است که نمایانگر نقش برجسته توسعه راه‌های ارتباطی در این منطقه است".

سخنان وزیر حمل و نقل ارمنستان

- "با توجه به اینکه ارمنستان راه به دریا ندارد، شبکه‌های جاده‌ای خود را گسترش داده و به منظور بهینه‌سازی حمل و نقل ترانزیتی ۷۱۰۰ کیلومتر جاده احداث کرده است که بازسازی، تکمیل و نگهداری آنها در کانون توجه دولت قرار دارد".
- "در سال ۲۰۰۶ حدود ۴۰ میلیون دلار و در سال ۲۰۰۷ نیز مبلغ ۵۴ میلیون دلار صرف تعمیر و نگهداری جاده‌های استراتژیک شده است به همین دلیل، بانک جهانی ۹۰ میلیون دلار برای بازسازی و تعمیر راه‌های ارمنستان اعطا کرده است. ارمنستان در حال مذاکره با بانک جهانی توسعه آسیا برای دریافت یک وام ۱۰۰ میلیون دلاری است".
- "حجم زیادی از کالاهای ارمنستان برای کشورهای آسیایی و اروپایی از قلمرو ایران حمل می‌شود. در سال ۲۰۰۷ حجم مبادلات بین ایران و ارمنستان ۵۴۵ میلیون دلار نسبت به سال پیش افزایش یافته است که موید ضرورت ارتباط جاده‌های بین ایران و ارمنستان است".

– "در همین راستا تا سپتامبر سال ۱۳۸۶ جاده دوم بین ارمنستان و ایران به طول ۹۲ کیلومتر به اتمام خواهد رسید. همچنین، ایجاد خط‌آهن مستقیم بین ایران و ارمنستان حجم مبادلات بین دو کشور را افزایش خواهد داد. استفاده از کشتی بین انزلی، اوکئائو و آستراخان می‌تواند ورود کالا را از ارمنستان به روسیه و بالعکس از طریق ایران تامین کند."

سخنان وزیر حمل و نقل تاجیکستان در اشاره به مناسبات اقتصادی با ۹۳ کشور جهان

– "مناسبات گسترده با جهان احتیاج به حمل و نقل دارد و پیش شرط آن برخورداری از مسیرهای ترانزیتی است. ایجاد مسیرهای ترانزیتی با ایران، افغانستان، ترکیه، روسیه، چین، قزاقستان و ازبکستان به همین مناسبت در دستور کار دولت تاجیکستان قرار دارد. در این رابطه، تونل استقلال، که مسیر شمال و جنوب این کشور را به هم متصل می‌کند، با هزینه ۲/۹۶ میلیون دلار احداث شده است."

– "در مجموع مبلغ ۴۸۷ میلیون دلار در مسیرهای اصلی ترانزیت تاجیکستان سرمایه‌گذاری شده است. توسعه ترانزیت در منطقه نیازمند بازبینی توافقنامه‌های قدیمی و اصلاح قوانین موجود و رفع نرخ‌های چندگانه ترانزیت در منطقه است."

– "در تاجیکستان هشت کریدور ترانزیتی تعریف شده است که در مجموع اجرای آنها ۴۷۸ میلیون دلار هزینه خواهد داشت. به این ترتیب در مدت دو سال ۳۳۷۰ کیلومتر راه جدید ساخته می‌شود تا مرزهای تاجیکستان در دسترس کشورهای همسایه قرار گیرد. در حال حاضر یک مسیر ترانزیتی به کمک چین در دست احداث است."

سخنان وزیر حمل و نقل افغانستان

– مبادلات ایران و افغانستان به ۵۰۰ میلیون دلار در سال رسیده است و حکومت افغانستان در نظر دارد طی سال‌های آینده میزان تجارت با ایران را ارتقاء دهد. در حال حاضر سالانه حدود ۱۲۰ هزار دستگاه کامیون از ایران به افغانستان کالا حمل می‌کنند که نسبت به سال گذشته افزایش قابل توجهی را نشان می‌دهد."

– "افغانستان نقطه اتصال و ارتباط کشورهای منطقه و جهان است و در حال حاضر مسیرهای ترانزیتی و شبکه حمل و نقل آن در دست بازسازی و توسعه است. جاده حلقوی شمال - جنوب که با اعتبار ۳۱ میلیون دلاری بانک جهانی ساخته خواهد شد، امکانی جدید برای توسعه ترانزیت به وجود می‌آورد."

سخنان معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و ترابری ایران

"ارتقای زیرساخت‌های ریلی، راه‌اندازی سایت اینترنت برای ردیابی کالا، تخفیف بر مبنای حجم کالا، تسهیلات برای تعویض بوژی، همکاری با سازمان‌های بین‌المللی، اتصال به راه‌آهن خاورمیانه و اروپا در غرب آسیای مرکزی و چین در شرق از اهداف توسعه ریلی کشور است. سیاست‌های اصولی بخش دریایی نیز ارتقای ارتباطات استراتژیک با سراسر جهان، افزایش فعالیت‌های منطقه‌ای، بهبود زیرساخت‌ها و امکانات بندری و کاهش تعرفه‌ها را در کانون توجه قرار داده است. در بخش هوایی نیز افزون بر تسریع خصوصی‌سازی و ارائه تسهیلات و تسریع در نوسازی ناوگان هوایی، توسعه فرودگاه‌های بین‌المللی نیز در دستور کار قرار دارد."

سخنان رئیس سازمان بنادر و کشتیرانی ایران

– "علاوه بر این که حدود ۹۰ درصد صادرات و واردات ایران از طریق بنادر انجام می‌شود، بیش از ۶۰ درصد از کالاهای ترانزیتی در قلمرو ایران نیز از بنادر عبور می‌کنند که نشان‌دهنده جایگاه مهم و نقش موثر بنادر در مبادلات تجاری کشور و ترانزیت کالا است."

– "تجهیز بنادر به امکانات مدرن بندری، دریایی و مخابراتی و کمک ناوبری، بهبود مدیریت و اصلاح فرآیندهای کاری، حضور و سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی در بنادر، در کانون توجه قرار دارد. فعالیت‌های مربوط به توسعه امکانات بنادر شهید رجایی، امام خمینی، چابهار و بنادر امیرآباد، انزلی و نوشهر در این راستا ادامه دارد."

– "شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سالانه ۳۰ میلیون تن کالا را جابه‌جا می‌کند که یک سوم آن برای جابه‌جایی کالا بین کشورهای مختلف جهان و دو سوم آن برای واردات و صادرات کالا به منطقه اختصاص دارد."

– "در نظر است سهم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بازار داخلی به ۵۰ درصد محدود شده و سهم آن در بازارهای صادراتی به ویژه در بازار حمل و نقل دریای مازندران افزایش داده شود. افزون بر این قرار است ۵۰ درصد حمل LNG نیز بر عهده این شرکت باشد که تحقق آن به ۲۰ فروند کشتی جدید و ۵ میلیارد دلار اعتبار نیاز دارد."

سخنان رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

– "بین جهانی شدن و حمل و نقل یک رابطه جدی دو سویه وجود دارد. پیشرفت‌های صنعت حمل و نقل، افزایش سرعت و کیفیت بهتر جابه‌جایی مسافر و کالا با هزینه نسبی کمتر، از روشن‌ترین تجلیات جهانی شدن است. بخش حمل و نقل در جهانی شدن نقش بسزایی دارد و جهانی شدن نیز خود موجبات رشد و توسعه حمل و نقل را فراهم می‌آورد."

– "بی‌تردید، بالا رفتن میزان ارتباط و افزایش کیفیت ارتباط میان انسان‌ها و جوامع، تقاضا برای حمل و نقل را افزایش می‌دهد. اگر در عرصه جهانی شدن ابعاد مختلف فرهنگی، سیاسی و اقتصادی و یا در عرصه حمل و نقل، جهان شاهد بروز پدیده‌هایی چون اعمال سیاست‌ها و مقررات و رفتارهای یک سویه باشد و رقابتی بودن فضا کاهش یابد، جهانی شدن دچار لطمه شده و همین موجب توقف شکوفایی حمل و نقل خواهد شد."

– "گاهی یک کریدور ترانزیتی از منطق اقتصادی و توجیه کافی برخوردار است و بر مسیر دیگر رجحان و برتری دارد، اما مشاهده می‌شود که برخی دولت‌ها با اعمال نظر سیاسی این گونه مزیت نسبی را سلب کرده و مسیر غیر اقتصادی را مقرون به صرفه جلوه می‌دهند. این گونه مسائل را سازمان‌های بین‌المللی می‌توانند حل و فصل کنند و موانع غیرعادلانه رقابت را در فضای حمل و نقل بین‌المللی از میان بردارند."

– "استفاده از فن‌آوری‌های جدید در کاهش هزینه مبادلات بسیار مهم است و با استفاده از ابزارهای تجارت الکترونیک می‌توان خواب وسایط نقلیه باری را در نقاط بازرسی به صفر کاهش داد."

– "یکی از زمینه‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل، سرمایه‌گذاری روی کشتی‌های "رو – رو" است و از آن طریق می‌توان کالاها را از طریق ایران به کشورهای آسیای مرکزی منتقل کرد. سرمایه‌گذاری در زمینه افزایش امکانات حمل و نقل دریایی در خلیج فارس می‌تواند تغییر جدی در هزینه‌های حمل و نقل بین آسیا و اروپا ایجاد کند. سرمایه‌گذاری مشترک در این زمینه بهترین گزینه است زیرا با ذینفع شدن جمعی، همه در جهت بر طرف کردن موانع تلاش خواهند کرد."

– "قیمت‌هایی که در بنادر ایران در زمینه تخلیه، بارگیری، انبارداری و نگهداری کالا عرضه می‌شود از تمام قطب‌هایی که در منطقه وجود دارند ارزان‌تر است و از آنجا که سطح استانداردها تمام و کمال رعایت می‌شوند و بنادر ایران از نظر امکانات و نیروی انسانی خبره چیزی از سایر بنادر کم ندارند، عرضه خدمات بهینه به تمام کشتی‌های کانتینری، مقدر و میسر است."

سخنان دبیر کل اکو (ECO = سازمان همکاری‌های اقتصادی)

"هفت کشور عضو اکو به آبهای آزاد دسترسی ندارند که این مساله موجب افزایش ۵۰ درصدی هزینه‌های حمل و نقلی آنها می‌شود. نزدیک‌ترین فاصله این کشورها به دریا بین ۱۱۰۰ تا ۳۵۰۰ کیلومتر است و به همین جهت سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر در زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی در این کشورها الزامی است. در سال ۲۰۰۱ تولید ناخالص کشورهای عضو اکو ۳/۸ درصد جهان است که این رقم در سال ۲۰۰۶ به ۹ درصد افزایش یافته است و به همین دلیل اکو از نظر امکانات فنی و مالی برای توسعه حمل و نقل آمادگی دارد."

سخنان مدیر کل ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ایران

– "کریدور به معنای یک سیستم جامع حمل و نقلی است که در تجارت بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد. دو عامل عمده در عملکرد کریدورهای حمل و نقل به عنوان شاخص‌های کلیدی مطرح می‌شود: "سرعت و امنیت" بر اساس مطالعات امکان‌سنجی پیش‌بینی می‌شود. با انتظام شبکه ریلی، لغو تحریم‌های عراق و برآورد مالی تا سال ۲۰۱۰، کالاهای در حجم بالایی از مسیر این کریدورها مبادله شوند."

– "برقراری ارتباط مداوم بین ایران و عراق برای ارتقای کریدور ایران - عراق - سوریه، انجام توافقی‌های لازم بین سازمان‌های ریلی کشورهای منطقه، افزایش اعطای وام یا سرمایه‌گذاری در کشورهای منطقه، برقراری ارتباطات مستمر بین بنادر، شبکه‌های ریلی و جاده‌ای می‌تواند توسعه اقتصادی را در منطقه تسریع نماید."

– "پیشنهاد می‌شود کریدور جدید شرق - غرب با همکاری دیگر کشورهای منطقه و همه کشورهایی که در این حوزه فعال هستند راه‌اندازی و فعال شود. بار قابل توجهی در این کریدور وجود دارد. لذا تشکیل یک کمیته اجرایی و هماهنگی برای راه‌اندازی کریدور بین ایران - عراق - سوریه - یونان و تونس ضروری به نظر می‌رسد. تدوین موافقتنامه و اساسنامه با توجه به بازارهای اصلی منطقه ضرورت دارد. از سوی دیگر، توسعه زیربنای شبکه‌های حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در این مسیر الزام‌آور شده است."

سخنان معاون وزیر نفت و مدیر عامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران

– "در نظر است خط لوله‌ای در نکا (که از بستر دریا عبور کرده و تا ساحل کشیده می‌شود) به طول ۶ کیلومتر برای بارگیری و تخلیه مواد سوختی توسط کشتی‌ها، احداث شود. این روش در هر شرایط آب و هوایی قابل استفاده خواهد بود."

– "در آغاز سال ۲۰۰۹ ظرفیت حمل مواد نفتی از ۱۱ میلیون تن در سال خواهد گذشت و ایران بزرگترین شرکت حمل و نقل تانکری جهان را در اختیار خواهد داشت. افزون بر تامین خوراک پالایشگاه تهران و تبریز (روزانه ۳۷۰ هزار بشکه) خوراک پالایشگاه‌های اراک و اصفهان نیز قابل تامین خواهد بود."

– "رشد ۱۸/۶ درصدی تولید نفت خام جهان در سال‌های اخیر نسبت به سال ۱۹۹۰ باعث شده است تولید نفت خام از ۵۹ میلیون بشکه به ۷۰ میلیون بشکه در روز برسد. (افزایش شدید قیمت نفت بیانگر این واقعیت است که تقاضا برای نفت خام بیش از عرضه آن است و به همین سبب میزان جابه‌جایی این مواد با هیچ یک از تولیدات جامعه بشری قابل مقایسه نیست."

– "میزان جابه‌جایی نفت خام در جهان متجاوز از ۲۵ میلیارد بشکه در سال است که ۱۵ میلیارد بشکه از آن نیازمند حمل و نقل بین‌المللی است. ایران با درک این واقعیت مسیری مطمئن و سهل و آسان برای انتقال مواد نفتی ایجاد کرده است."

– "عراق یکی از بازارهای مهم ترانزیت مواد نفتی است و ایران بهترین قلمرو برای ورود ترانزیت فرآورده‌های نفتی به عراق است. نیاز سالانه عراق به فرآورده‌های نفتی در حال حاضر حدود ۵/۱ میلیون تن است که بیش از ۵۳۵ هزار تن آن از قلمرو ایران ترانزیت می‌شود. ایران می‌تواند این سهم ۱۰ درصدی را به ۵۰ درصد افزایش دهد."

– "تکمیل زیرساخت‌ها در اسرع وقت، کاهش موانع مرزی، کاهش هزینه‌ها و عوارض حمل و نقل بین‌المللی، افزایش گمرکات ترانزیت بین ایران و عراق (از ۲ پست گمرکی به ۵ پست گمرکی)، لغو روادید برای رانندگان ترانزیتی و اعطای وام و تسهیلات به شرکت‌های فعال در زمینه ترانزیت سوخت به منظور تقویت ناوگان، می‌تواند به توسعه ترانزیت فرآورده‌های نفتی بین ایران و عراق سرعت بخشد."

– "در شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مطالعات مربوط به احداث خط لوله جدیدی آغاز شده است، خط لوله نفتی ایران - که از نکا تا جزیره خارک کشیده خواهد شد. احداث این خط سال‌ها پیش باید صورت می‌گرفت. ظرفیت انتقال این خط لوله یک میلیون بشکه در روز است. این خط لوله دو مسیر خواهد داشت: گزینه

نکا به جزیره خارک و دیگری از نکا به جاسک، که مستقیماً به دریای عمان متصل شده و حمل دریایی آن کوتاه‌تر است، اما هزینه احداث آن بیشتر از گزینه اول است. ایران سرمایه‌گذاران خارجی را برای مشارکت در این پروژه دعوت می‌کند."

— "اخیراً در هیات مدیره شرکت ملی نفت ایران واگذاری کامل عملیات سوآپ (swap) نفت به عهده بخش خصوصی به تصویب رسیده و از ابتدای سال ۱۳۸۶ این موضوع آگهی شده است. از میان متقاضیان تعداد ۱۰ شرکت تأیید صلاحیت شده‌اند، با وجود این امکان پیوستن سایر شرکت‌ها هنوز فراهم است."

ح) گوادر پاکستان در برابر چابهار ایران - جمع‌بندی مطالب این گزارش و نتیجه‌گیری

فعال شدن کامل بندر گوادر در ۸ تا ۱۰ سال آینده باعث ایجاد دو میلیون شغل جدید در این منطقه می‌شود. علی‌رغم چالش‌های پیش رو، بندر گوادر محل مناسبی جهت توسعه فعالیت‌های تجاری، اقتصادی است. و چنانچه زیر ساخت‌های لازم شامل جاده‌های ترانزیتی مناسب و نیز خط آهن چابهار زاهدان و نیز چابهار به بم احداث نشود، بندر چابهار با چالش‌های جدی روبرو خواهد شد. و تمامی امتیازات خود در حلقه اتصالی کریدور شمالی - جنوبی را به بندر گوادر خواهد داد و کشور نیز از درآمد سالانه یک میلیارد دلار ی ترانزیت در شرق کشور محروم خواهد شد.

- جایگاه ممتاز منطقه خاورمیانه در جغرافیای سیاسی و اقتصادی جهان
- خاورمیانه به دلیل داشتن ۶۰ درصد منابع نفت خام و ۴۰ درصد از گاز طبیعی جهان نقش ممتاز خود را در قرن حاضر کماکان حفظ خواهد کرد.
- برخورداری این منطقه از مزیت‌های طبیعی و استراتژیک، بازارهای منطقه را به بازارهای هدف تبدیل کرده و به همین دلیل از دیدگاه استراتژیست‌ها و آینده‌نگران کشورهای قدرتمند جهان، خاورمیانه قلب تپنده جهان تلقی می‌شود.
- ایران که به دلیل قرار داشتن در مسیر جاده ابریشم در گذشته‌های دور از موقعیت استراتژیک ترانزیت برتری برخوردار بوده است، هنوز هم می‌تواند نقش آفرین کلیدی منطقه به شمار آید.

- مزیت "ترانزیت" ایران از بارزترین شاخص‌های توانمندی طبیعی ایران است و ویژگی جغرافیای اقتصادی آن این سرزمین را به عنوان "دالان استثنایی شمال - جنوب" و "دروازه شرق - غرب" جهان مطرح ساخته است. کارشناسان اقتصاد حمل و نقل بین‌المللی در همایش جهانی سازمان ملل متحد که در سال ۱۹۹۳ در هلسینکی فنلاند برگزار گردید، بر اهمیت بارز دو دالان ترانزیتی: "شمال - جنوب"، "غرب - شرق" و نقش آنها در ترانزیت کالا و توسعه تجارت جهانی تاکید بسیار نهادند.

چابهار به عنوان پل ارتباطی دالان‌های ترانزیت شمال - جنوب و غرب - شرق

- شهر همیشه بهار "چابهار" - شهری مشرف بر ساحل نیلگون اقیانوس هند با داشتن پسرکانه‌های مناسب، به شرط فراهم آوردن زیرساخت‌های مناسب می‌تواند به عنوان مرکز (hub) ترانزیت و تجارت منطقه و گره‌گاه دالان‌های ترانزیت شمال - جنوب و غرب - شرق، فعالیت نماید.
- آینده شکوفان اقتصاد آسیا موجب شده است که مناسبات تجاری اتحادیه اروپا با کشورهای آسیای وارد مرحله جدیدی گردیده و نقش آن به عنوان سومین شریک تجاری آسیا در پایان دهه جاری دگرگون شده و انبوهی از کالاهای آسیایی وارد اروپا شود.
- نقش دالان جدید "شمال - جنوب" در انتقال یک چنین حجمی از کالاها که از بندر مومبی (بمبئی سابق) از اقیانوس هند شروع شده و از طریق دریا به جنوب ایران متصل می‌شود و در امتداد خود به بنادر دریای مازندران وصل شده و از آنجا به بنادر آستراخان و لاگان روسیه متصل گردد، بسیار تعیین کننده خواهد بود.
- کوتاه بودن مسیر ترانزیت کالا از دالان شمال - جنوب ایران در مقایسه با مسیرهای دیگر و کاهش هزینه حمل و نقل کالا به میزان ۳۰ درصد، از مزیت‌های نسبی ترانزیت کالا از طریق ایران به شمار می‌رود.
- نیمه شمال شرقی چابهار به دلیل قرار داشتن در مسیر دالان شمال - جنوب مهمترین مسیر را برای ترانزیت کالا از آسیای مرکزی به آبهای آزاد اقیانوس هند و خلیج فارس در دسترس قرار می‌دهد.
- ماموریت ویژه چابهار در تبدیل آن به مگاپورت و هاب تجارت و توزیع کالا برخاسته از مطالعات تفصیلی ۳۰ سال پیش است. طرح توسعه محور شرق که اجرای آن از سال ۱۳۶۳ آغاز شد به علت جنگ تحمیلی به بایگانی سپرده شد. این طرح بار دیگر در سال ۱۳۸۱ در دستور کار هیات دولت قرار گرفت و به تصویب نهایی رسید.

– با وجود مشخص شدن وظایف و ماموریت‌های هر یک از دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط تا پایان اجرای برنامه چهارم توسعه، و با وجود اجرای برخی طرح‌های زیربنایی توسعه محور شرق، هنوز انسجامی میان انواع پروژه‌های زیربنایی منطقه که از استان‌های سه گانه خراسان شروع و به چابهار در منتهی‌الیه استان سیستان و بلوچستان امتداد می‌یابند، مشاهده نمی‌شود.

بندر چابهار

بندر چابهار به عنوان یکی از بنادر مهم جنوب ایران در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. این بندر به دلی‌ل موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر این بندر به علت نزدیکی به کشورهای چون افغانستان، پاکستان و کشورهای آسیای مرکزی، در آینده‌ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد کسب خواهد کرد. همچنین، این بندر به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال - جنوب نقش مهمی ایفا خواهد کرد. در ضمن، این بندر در مسیر ترانزیتی شرق - غرب قرار گرفته و از برتری‌های مختلف اقتصادی و جغرافیایی مانند ترانزیت و ترانس‌شیپمنت برخوردار است.

شبکه ارتباط دریایی

با توجه به قرار گرفتن بندر چابهار در حاشیه دریای عمان و اقیانوس هند، از طریق این آب‌ها با سایر نقاط جهان به خصوص، کشورهای شبه قاره هند، شرق دور و آفریقای شرقی در ارتباط است.

فاصله دریایی بنادر مهم منطقه تا بندر چابهار

جدول ۱-۱: فاصله بنادر منطقه تا بندر چابهار (واحد: مایل)

نام بندر	بندر عباس	بندر امام	خارک	جاسک	کیش	قشم	بوشهر	خرمشهر
کشور	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران
فاصله	۳۰۵	۸۰۵	۶۸۰	۱۶۵	۴۲۰	۲۹۵	۶۸۰	۸۲۵

نام بندر	آبادان	دبی	مسقط	شوخیخ	شارجه	دوحه	منامه
کشور	ایران	امارات	عمان	کویت	امارات	قطر	بحرین
فاصله	۷۹۰	۳۶۴	۱۵۱	۸۹۵	۳۷۵	۵۶۰	۶۲۵

فاصله دریائی بندر چابهار با بنادر عمده جهان

جدول شماره ۲-۱: فاصله بندر چابهار با سایر بنادر جهان (واحد: مایل)

نام بندر	کراچی	مومبی	کلمبو	سیدنی	شانگهای	پوسان
کشور	پاکستان	هند	سريلانکا	استرالیا	چین	کره جنوبی
فاصله	۳۳۱	۷۶۸	۱۵۳۰	۶۶۵۵	۵۲۶۸	۵۵۷۹

نام بندر	لندن	سنگاپور	هنگ کنگ	یوکوهاما	کیپ تاون	هامبورگ
کشور	انگلستان	سنگاپور	چین	ژاپن	آفریقای جنوبی	آلمان
فاصله	۵۶۸۶	۳۰۷۶	۴۵۳۱	۵۹۷۱	۴۴۰۰	۶۰۰۱

شبکه ارتباط هوایی

نزدیکترین فرودگاه چابهار در فاصله ۴۵ کیلومتری بندر قرار گرفته است. بندر چابهار از طریق این فرودگاه به شبکه ارتباط هوایی متصل می‌گردد. فرودگاه چابهار دارای پروازهای داخلی به مقصد ایرانشهر، زاهدان، مشهد، بندر عباس و تهران است.

شبکه ارتباط جاده‌ای

در حال حاضر بندر چابهار توسط سه محور اصلی به شبکه ارتباط جاده‌ای کشور متصل می‌شود که عبارتند از:

۱- محور - جاسک - بندر عباس

۲- محور چابهار - ایرانشهر - کرمان

۳- محور چابهار - ایرانشهر - زاهدان

فاصله زمینی بندر چابهار با شهرهای مهم کشور

نام شهر	آستارا	اصفهان	باجگیران	بازرگان	بندر آبادان	بندر امام	بندر انزلی	بندر نوشهر	بندر خرمشهر
فاصله	۲۴۷۵	۱۵۸۴	۱۸۷۹	۲۶۵۸	۲۰۸۸	۲۰۰۹	۲۳۲۶	۱۷۹۸	۲۱۰۷

نام شهر	بندر عباس	تهران	جلفا	خسروی	سرخس	شیراز	کرمان	مشهد	یزد
فاصله	۱۱۳۷	۱۹۶۱	۲۶۹۵	۲۸۳۹	۱۸۳۲	۱۴۹۴	۹۲۳	۱۶۴۷	۱۲۸۴

شبکه ریلی

طرح اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور در حال بررسی و مطالعه است. با اجرای خط آهن کرمان - زاهدان و اتصال آن به بندر چابهار، امکان دسترسی این بندر به راه آهن سراسری و در نتیجه کشورهای آسیای مرکزی و اروپا فراهم شده و موجب تقویت ترانزیت کالا از آن طریق خواهد شد. اقدام به سرمایه‌گذاری توسط برخی کشورهای خارجی و آمار منتشر شده توسط سازمانها و موسسات بین‌المللی از قبیل بانک جهانی، بانک توسعه آسیایی و همچنین مشاورین خارجی وزارت راه و ترابری جملگی دال بر این واقعیت انکار ناپذیر است .

وضعیت آب و هوایی

به طور کلی بندر چابهار در منطقه‌ای واقع شده است که دارای تابستان‌های گرم و مرطوب و زمستان‌های معتدل است و از نظر اقلیمی به علت بارندگی ناچیز جزء مناطق خشک محسوب می‌شود. همچنین، فقدان روزهای یخبندان و کمی بارندگی از ویژگی‌های مهم آب و هوایی این منطقه محسوب می‌شود.

چابهار به علت وضعیت جغرافیایی خاص، دارای ساعات آفتابی بسیار زیادی در طول سال است که از این منظر در کره زمین ناحیه‌ای کم بدیل است.

برخی از مشخصات مهم آب و هوایی چابهار

مقدار	مشخصه
۲۶/۱	میانگین روزانه درجه حرارت
۳۰/۱	میانگین بیشینه درجه حرارت
۲۲/۲	میانگین کمینه درجه حرارت
۴۷	حداکثر دمای مطلق
۷	حداقل دمای مطلق
۳۱/۴	میانگین دمای روزانه گرمترین ماه
۱۹/۸	میانگین دمای روزانه سردترین ماه
۷۲ درصد	متوسط رطوبت نسبی
۱۵/۳ روز	متوسط روزهای بارانی در سال
۴/۳ روز	متوسط روزهای طوفانی در سال
۲۹/۴ روز	متوسط روزهای باد و گرد و غبار در سال

بادهای غالب چابهار به دو نوع تقسیم می شوند

- بادهای محلی یا بادهای مونسون که بندر چابهار را در دو دوره آذر تا بهمن و اردیبهشت تا مهر تحت تاثیر قرار می‌دهند.
- طوفانها و تندبادهای قاره‌ای

بعضی فرصتهای بارز سرمایه گذاری در شهر چابهار

- اجرای طرح‌های جامع مربوط به زیر ساختهای خدمات، جاده‌های داخلی، آب، برق و خدمات مخابراتی برای شهرستان،
- احداث صنایع خودروسازی و ساخت شناورهای دریایی، قطعات و لوازم یدکی آنها، Dry DOK و کارخانه تعمیر کشتی و تامین سوخت کشتی‌هایی که در مسیر خلیج فارس و دریای عمان تردد می‌کنند
- خدمات رسانی به کشتی‌های عبوری بین بندر عباس - گوادر - کراچی - عمان - امارات عربی متحده و سایر بنادر

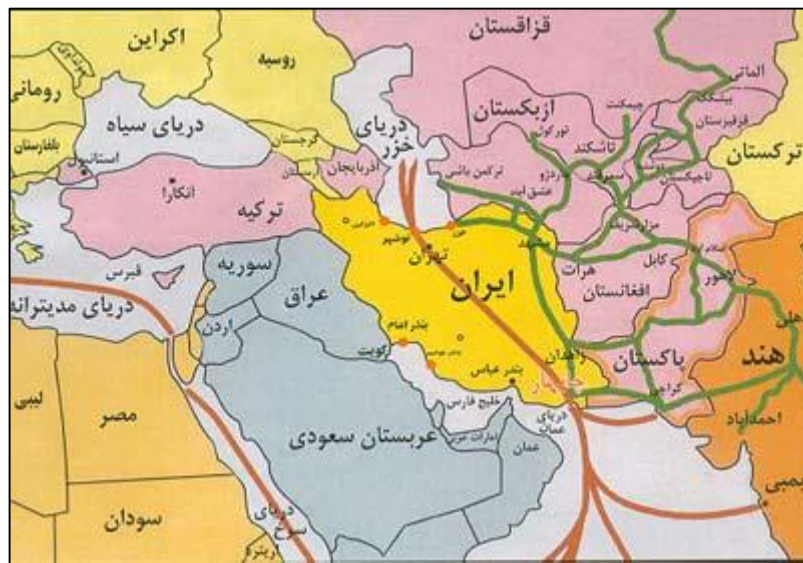
خلیج فارس

- احداث هتل و مراکز اقامتی و مسافرخانه های بین راهی
- ایجاد شهرک های توریستی با توجه به وجود جذابیت های تاریخی و طبیعی منطقه
- تاسیس شرکت های حمل و نقل بین المللی و مراکز ارائه خدمات بازرگانی
- تاسیس شرکت های بیمه و دفاتر حقوقی
- امکان تاسیس شعب بانک های خارجی
- احداث مراکز تفریح و ورزشی و مراکز ارائه خدمات رفاهی و درمانی
- ساخت بیمارستانها، دانشکده و مدارس
- توسعه مناطق مسکونی و بازرگانی و ساختمان سازی
- احداث کارخانجات صنایع جانبی شیلات
- احداث کارخانجات تولید انواع مواد غذایی، داروئی و شیمیایی
- احداث صنایع کانی غیر فلزی و تولید مصالح ساختمانی
- احداث صنایع و تولید پوشاک از پارچه و چرم
- پرورش و تولید گلخانه ای انواع گل و گیاهان گرمسیری و احداث کارخانجات صنایع از محصولات کشاورزی

نقاط قوت شهر چابهار

۱. اقلیم مناسب
۲. برخورداری از جاذبه های اکوتوریستی
۳. داشتن ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی
۴. وجود منابع غنی و سرشار دریایی و آبزیان
۵. وجود مزارع پرورش میگو با قابلیت برداشت دوبار در سال
۶. وجود فرودگاه بین المللی چابهار
۷. قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور جنوب - شمال و کریدور شرق - غرب
۸. وجود اسکله های تخلیه و بارگیری مناسب
۹. کمترین زمان توقف کشتی (نوبت انتظار)

۱۰. پایین‌ترین هزینه انبارداری و فضای گسترده جهت انبارداری کالا
۱۱. کمترین تعرفه موضوعه بر کشتی و کالاهای ورودی به کشور
۱۲. توانایی پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن
۱۳. امکان ترانس‌شیپمنت بهینه کالا به بنادر دیگر خلیج فارس
۱۴. ایفای نقش کلیدی در توسعه شرق کشور



چابهار حلقه اتصالی کریدور شمال-جنوب



نزدیکی بندر چابهار به مناطق مهم و استراتژیک جهان

نقاط ضعف بندر چابهار

۱. فقدان نمایندگی صندوق ضمانت صادرات
۲. نبود شعبه بانک توسعه صادرات
۳. فقدان پایانه صادراتی میگو در چابهار
۴. پایین بودن توان ترانزیتی و کمبود ناوگان حمل و نقل ریلی و جاده ای
۵. ضعف بنادر در حمل و نقل دریایی
۶. عدم آشنایی بازرگانان با بازارهای هدف کشورهای غیر همجوار
۷. نداشتن دفتر نمایندگی در کشورهای افغانستان و آسیای میانه
۸. تمایل بازرگانان استان به تجارت سنتی و قدیمی
۹. کمبود نیروهای متخصص فعال در تجارت خارجی
۱۰. فقدان زیر ساخت های مناسب گردشگری و صنایع دستی
۱۱. کمبود آب آشامیدنی

واقعیت ظهور گوادر پاکستان در برابر چابهار ایران

به تعویق افتادن " طرح توسعه محور شرق" در ایران (به هر دلیل) و فراهم نشدن زیرساخت‌های مناسب برای چابهار و پسکرانه‌های آن و امکانات لازم برای تلاقی دو کریدور ترانزیتی "شمال - جنوب" و "غرب - شرق" و تحولات رخ داده ناشی از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی (سابق) و سقوط رژیم طالبان در افغانستان، فرصت‌های از دست رفته در ایران، فرصت مغتنمی را برای تصرف دالان ترانزیت شمال - جنوب از طریق توسعه بندر گوادر در اختیار پاکستان قرار داده است.

— سناریوی توسعه بندر گوادر به عنوان یک مگاپورت در جوار چابهار ایران، نه تنها مورد پشتیبانی کشورهای امارات عربی متحده، عمان و چین قرار گرفته، بلکه به سبب نقش آن در تضعیف موقعیت استراتژیک ایران از حمایت غیر مستقیم ایالات متحده نیز برخوردار گردیده است.

- گوادر پاکستان که تا آن هنگام ساحلی گمنام با پسرکانه‌ای بیابانی و سنگلاخ بود و هرگز نمی‌توانست به لحاظ ویژگی‌های جغرافیایی و اقلیمی هم‌اورد چابهار باشد، با پوشیدن قبای یک مگاپورت و هاب تجارت و ترانزیت، توانسته است فرصت‌جویانی چون چین را به کمک طلبیده و پای شیوخ ثروتمند و سرمایه‌گذاران غرب را به منطقه باز کند.
- بر اساس سناریوی طرح توسعه بندر گوادر، وعده داده شده است که مگاپورت گوادر در آینده به بزرگترین گزینه بندری و هاب تجاری - ترانزیت در دریای عمان تبدیل خواهد شد. پاکستان با توسعه این بندر عزم آن دارد که به محور تجارت و ترابری و ترانزیت کالا از طریق کریدور "شمال - جنوب" تبدیل شده و بندر کراچی را نیز به عنوان بازوی پشتیبانی گوادر در پشت سر قرار دهد.
- مطالعات مشترک کارشناسان پاکستانی - امریکایی - عربی نشان داده است که در صورت تحقق سرمایه‌گذاری‌های لازم در بندر گوادر، فرصت‌های ترانزیتی ایران از دست می‌رود، زیرا گوادر به لحاظ موقعیت جغرافیایی واجد شرایط لازم برای توسعه بندری و اسکله‌های مناسب برای پهلوگیری کشتی‌ها و نفتکش‌های بزرگ و جلب سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی است.
- با اجرای فاز اول طرح توسعه گوادر، سرمایه‌گذاران چینی، اماراتی، عمانی و آمریکایی وارد معرکه شده و از ۲۲ مارس ۲۰۰۲ پروژه‌های فاز نخست به سرعت به اجرا در آمده‌اند. مطالعات تفصیلی طرح توسعه گوادر به سازمانی موسوم به "آسیا - قفقاز" واگذار شده است.
- توسعه بندر گوادر در مساحتی به وسعت ۱۸۶۰۰ هکتار آغاز شده است. توسعه بندر در ۳ بخش: منطقه ویژه اقتصادی، منطقه آزاد، و منطقه صادراتی - ترانزیتی طراحی شده است و با جذب بیش از ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه خارجی، ۷ شرکت بین‌المللی ساخت و توسعه زیرساخت‌ها را بر عهده دارند.
- بهینه کردن فرصت‌های تجاری با کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، ارتقاء سطح و حجم تجارت با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان، حمل و نقل بارهای کانتینری، توسعه پسرکانه‌ها و ظرفیت‌های نواحی دور افتاده پاکستان و جذب منابع انسانی از شمال کشور به گوادر به عنوان مولفه‌های مزیت‌های اصلی طرح توسعه بندر گوادر ذکر شده است.

- افزون بر این، توسعه اقتصادی و اجتماعی بلوچستان پاکستان، تاسیس صنایع وابسته به کشتیرانی، احداث انبارهای ذخیره نفت، احداث پالایشگاه و مجتمع‌های پتروشیمی، ایجاد مناطق آزاد صنعتی و صادراتی و کاهش تراکم عملیات در بندر کراچی از اهداف دیگر طرح توسعه گوادر به شمار می‌آید.
- پیش‌بینی شده است که با اجرای فاز اول طرح، بندر گوادر بتواند تا سقف ۳۰ هزار تنی بارهای حجیم و تا ۲۵ هزار تن DWT بار کانتینری کشتی‌ها را تخلیه و بارگیری نماید.
- فاز دوم توسعه بندر شامل احداث ۹ لنگرگاه اضافی، ۱ ترمینال غلات، ۱ ترمینال کشتی‌های رو - رو، و ۲ ترمینال سوخت‌گیری کشتی‌های ۲۰۰ هزار تنی و توسعه ۲ اسکله کانتینری است.
- توسعه ظرفیت‌های پسران‌های گوادر در قالب ۸ طرح توسعه خطوط آهن، بهسازی سیستم سیگنالی‌نگ، خریداری ۷۵ دستگاه لوکوموتیو سریع‌السير و ۱۵۰ واگن مدرن و راه‌اندازی قطار موسوم به "گلوه" توسط یک کنسرسیوم اروپایی و مهمتر از همه احداث خط آهن هاولیان - خونجراب به طول ۷۵۰ کیلومتر از جنوب چین به گوادر پاکستان بخشی از تحرک دولت پاکستان در تصرف دالان ترانزیت شمال - جنوب از طریق طرح توسعه بندر گوادر است.
- سرانجام بندر جدید گوادر در ۲۰ مارس ۲۰۰۶ (برابر سه‌شنبه ۲۹ اسفندماه ۱۳۸۵) به دست رئیس‌جمهور پاکستان و در حضور مقامات آن کشور، سفرا و مقامات بلند پایه اقتصادی: چین، سنگاپور، امارات عربی متحده، کره‌جنوبی، مالزی، اندونزی، قطر، انگلستان، آلمان، روسیه، استرالیا، قزاقستان و ... افتتاح شد.
- اسکله‌های ایجاد شده در فاز ۱ طرح توسعه بندر می‌توانند امکان پهلوگیری کشتی‌های ۴۰ تا ۵۰ هزار تنی په‌ن‌پیکر را فراهم نمایند. رئیس‌جمهور پاکستان، گوادر را به عنوان سومین بندر جهان در آب‌های عمیق با قابلیت پهلوگیری کشتی‌های په‌ن‌پیکر و محور ترانزیت کالا معرفی کرده است.
- پس از سپری شدن بیش از یکسال از افتتاح رسمی فاز اول بندر، طبق گزارش‌های واصل شده، برخی از شرکت‌های کانادایی، استرالیایی و چینی دست‌اندرکار استخراج معادن ایالت بلوچستان پاکستان ترجیح داده‌اند که به جای استفاده از بندر کراچی، از گزینه بندر گوادر که بهتر و به صرفه‌تر است استفاده کنند. گروهی از تجار و فعالان ترانزیت کالا در افغانستان نیز نسبت به آوردن کشتی‌های خود به بندر جدید گوادر اعلام آمادگی کرده‌اند.

رقابت چابهار و بندر گوادر

برخی کارشناسان بین‌المللی با اشاره به رقابت ایران و پاکستان برای تبدیل شدن به کانون ارتباط تجاری آسیای مرکزی با جهان پیش‌بینی کرده‌اند ایران برنده این رقابت خواهد بود. ایران و پاکستان در نظر دارند روابط تجاری و اقتصادی خود را با کشورهای آسیای مرکزی توسعه دهند و در همین راستا اقدام به تاسیس بندری ویژه در این زمینه کرده‌اند. پاکستان در حال ساخت و توسعه بندری به نام گوادر است و ایران نیز بندر چابهار را در دست احداث دارد. هر دو کشور در رقابت با یکدیگر سعی دارند به کانون ارتباط تجاری آسیای مرکزی با دنیای جنوب تبدیل شوند.

در حال حاضر کراچی مهمترین بندر پاکستان است، اما این بندر نمی‌تواند نقطه ارتباط خوبی برای آسیای مرکزی با جهان باشد. این بندر با تمام ظرفیت خود در حال استفاده است. تردد کشتی‌های تجاری، ماهیگیری و نظامیان امکانی را برای استفاده این بندر جهت انتقال کالا به آسیای مرکزی باقی نگذاشته است. به علاوه این بندر در سال ۱۹۷۱ توسط هند بمباران شد و ممکن است در صورت تشدید تنش‌ها میان هند و پاکستان بار دیگر به چنین سرنوشتی دچار شود.

در ایران نیز بندرعباس به دلیل نزدیکی به تنگه هرمز از اهمیت خاصی برخوردار است، اما این بندر نیز به دلیل تردد زیاد نمی‌تواند فضای کافی برای توسعه فعالیت‌های خود داشته باشد. چابهار گزینه جدید ایران برای کاهش بار بندرعباس و توسعه روابط با آسیای مرکزی است.

بندر گوادر پاکستان در مقایسه با کراچی فاصله بیشتری با هند دارد، و لذا از موقعیتی استراتژیک برخوردار است. به علاوه پتانسیل تجاری این بندر بسیار بالا است. این بندر پروژه‌ای درازمدت نیست و در آینده نزدیک با ظرفیت کامل خود به راه خواهد افتاد.

در حال حاضر فاز اول این بندر در حال اتمام است. ۷۵ درصد هزینه‌های این فاز را چینی‌ها تامین کرده‌اند. فاز دوم این بندر نیز تا سال ۲۰۱۰ به اتمام خواهد رسید. کارشناسان معتقدند در صورت ادامه حمایت‌های مالی و سیاسی چین این بندر با آینده درخشانی مواجه می‌شود. البته قبایل محلی ساکن در نزدیک این بندر که با دولت مرکزی مخالف هستند مانعی در راه فعالیت‌های آن به شمار می‌آیند. از این رو جلب نظر این قبایل نیز در موفقیت بندر گوادر ضروری است. علاوه بر این مساله، بندر گوادر با مشکل ساختاری نیز مواجه است. نبود خطوط ریلی مناسب برای برقراری ارتباط میان این بندر و مناطق هدف به همراه نبود ساختارهای مدنی در داخل مهمترین مشکل ساختاری در این خصوص است.

وجود ناامنی‌ها در افغانستان مزید بر علت است. ارتباط میان بندر گوادر و آسیای مرکزی از طریق افغانستان برقرار می‌شود اما به دلیل ناامنی‌ها در افغانستان امکان انتقال ایمن و مطمئن کالا میان گوادر و آسیای مرکزی وجود ندارد.

اما در مورد بندر چابهار ایران باید گفت این بندر با تامین مالی هندی‌ها ساخته می‌شود. این بندر که خارج از خلیج فارس قرار دارد از جایگاهی استراتژیک برای ایران برخوردار است. بندر چابهار بخشی از طرح ایران برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی خود در شرق است. عملیات اجرایی این بندر در ابتدا در سال ۱۹۸۴ کلید خورد، اما در واقع از سال ۲۰۰۲ و با کمک هندی‌ها آغاز شد. هند با هدف دسترسی به آسیای مرکزی از طریق دیگری به غیر از پاکستان با ایران در زمینه ساخت این بندر همکاری می‌کند. آنها علاوه بر تامین مالی کمک‌های فنی نیز به ایران ارائه داده‌اند. ساخت یک بزرگراه از این بندر که به افغانستان می‌رسد و همچنین ساخت یک خط آهن از بندر تا افغانستان از دیگر پروژه‌هایی هستند که هندی‌ها در آن مشارکت دارند. مقامات ایران در نظر دارند بندرعباس نقطه ارتباط ایران با روسیه و اروپا باقی بماند و چابهار محل مبادله کالا با افغانستان و آسیای مرکزی باشد. ایران دارای روابطی دوستانه با کشورهایی است که در مسیر این راه ارتباطی قرار دارند. از جمله این کشورها تاجیکستان است که با حمایت ایران شبکه‌های حمل و نقل خود را توسعه داده است. جالب این که پلی که آمریکایی‌ها بر روی آمو دریا ساخته‌اند به خوبی چابهار را به جاده خجند ارتباط می‌دهد.

به هر ترتیب آنچه مسلم است، این است که کشورهای آسیای مرکزی می‌توانند از بنادر چابهار و گوادر در جهت توسعه مبادلات با جهان خارج استفاده کنند. تنوع بخشیدن به مسیرهای صادراتی و وارداتی دارای اهمیتی سیاسی و اقتصادی برای هر کشور است. در عین حال نباید در این زمینه مبالغه کرد.

به طور کلی در مورد رقابت میان این دو بندر نمی‌توان گفت یکی برنده و دیگری بازنده کامل است. اما می‌توان گفت یکی سهم بیشتری از مبادلات آسیای مرکزی را به خود اختصاص می‌دهد و دیگری سهمی کمتر. با این تعریف می‌توان گفت چابهار برنده خواهد بود. حداقل در کوتاه مدت این بندر می‌تواند سهم بیشتری از مبادلات آسیای مرکزی را به خود اختصاص دهد. ایران ثبات بیشتری در مقایسه با پاکستان دارد، دارای روابط بهتری با افغانستان و آسیای مرکزی است و برخلاف گوادر از طریق مسیرهایی امن و مطمئن به آسیای مرکزی می‌رسد.

چشم‌انداز درخشان توسعه بندر گوادر

بنا به ادعای مقامات پاکستانی بندر گوادر می‌تواند در آینده از بنادر دبی و سنگاپور سبقت بگیرد. حجم عملیات این بندر طی ۳ تا ۵ سال آینده به ۲۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد داشت. مدیریت بندر گوادر به مدت ۴۰ سال به سنگاپور واگذار شده است.

احداث شهرک نفتی گوادر با هزینه‌ای معادل ۴۰ میلیارد دلار در وسعتی برابر یک هزار هکتار طی دو مرحله توسط چینی‌ها صورت خواهد گرفت. در مرحله نخست مجتمع‌های پالایشگاهی و پتروشیمی با هزینه‌ای معادل ۱۲ تا ۱۳ میلیارد دلار طی مدت ۳ سال احداث می‌شوند که برآیند آن تصفیه ۱۰ میلیون تن مواد نفتی و افزایش ظرفیت تصفیه به دو برابر آن تا سال ۲۰۱۵ خواهد بود.

در فاز دوم توسعه شهرک نفتی گوادر، ظرفیت تولیدی مجتمع‌های پتروشیمی به حدود ۶۰ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت. به گمان برخی صاحب‌نظران، ایجاد شهرک نفت گوادر این بندر را به دالان صادرات مواد نفتی و پتروشیمی تبدیل خواهد کرد.

پاکستان و چین که تنها در منطقه کوهستانی هیمالیا مرز مشترک دارند، احداث بزرگراه از جنوب غربی چین و شمال شرقی پاکستان به بنادر کراچی و گوادر را نوید می‌دهند. با احداث این بزرگراه چینی‌ها می‌توانند در کوتاه‌ترین زمان ممکن کالاهای خود را به کشورهای منطقه دریای عمان، اقیانوس هند و خلیج فارس برسانند.

بی‌گمان، با تحقق اهداف تعریف شده در طرح جامع توسعه بندر گوادر و پسرکرانه‌های آن، و در صورت تداوم تاخیر در اجرای پروژه‌های تعریف شده در طرح توسعه محور شرق ایران و بروز ناهماهنگی در زمان اجرای پروژه‌ها و عدم انسجام میان پروژه‌های زیربنایی واقع در استان‌های شمالی و جنوبی خراسان و استان سیستان و بلوچستان، بندر گوادر راه توسعه و بالندگی را برای خود هموار کرده و به عنوان رقیبی توانمند در برابر چابهار ایران قد خواهد بر افراشت و در صورت درنگ ایران در توسعه چابهار و دسترسی‌های پیرامون، گوادر پاکستان گوی سبقت را از چابهار بی‌بدیل ایران خواهد ربود.

احتمالات مترتب بر فرض واقعیت پدیده گوادر پاکستان در برابر چابهار ایران

- با فرض این که همه همسایگان جمهوری اسلامی ایران، کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در دو سوی دریای مازندران، کشور ترکیه در شمال غربی و کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، و کشور پاکستان در جنوب شرق ایران در تکاپوی توسعه اقتصادی و اجتماعی سریعی هستند و تنها دو کشور همسایه افغانستان در شرق و عراق در غرب کشور دوران سخت گذار از وضع موجود به وضعیت بهتر در آینده نزدیک به سر می‌برند، ایران در صورت عدم امکان اجرای طرح‌های زیر بنایی توسعه محور شرق خود، این فرصت گرانبهای تاریخی را نیز به نفع رقیبان خود از دست خواهد داد، فرصتی که در آینده به آسانی جبران‌پذیر نخواهد بود.

پس چه باید کرد؟

- پذیرش پدیده ظهور مگاپورت گوادر به عنوان یک واقعیت در برابر چابهار!
- پذیرش فوریت طرح توسعه محور شرق در دستور کار دولت محترم،
- بازنگری اهداف طرح توسعه محور شرق ایران بر حسب اهداف تعریف شده برای طرح توسعه گوادر پاکستان،
- اختصاص دادن اضافه وجوه حاصل از فروش نفت خام به طرح توسعه محور شرق ایران از طریق کاهش یا ثابت نگهداشتن بودجه کل کشور،
- تسریع در تخصیص و اعطای اعتبارات عمرانی منطقه آزاد چابهار بر اساس سند چشم‌انداز توسعه ۲۰ ساله این منطقه،
- تسریع اجرای پروژه‌های زیرساخت حمل و نقل ریلی و پسرانه‌های چابهار،
- تسریع ساخت و راه‌اندازی فرودگاه بین‌المللی چابهار،
- تسریع توسعه اسکله‌های تخلیه و بارگیری و افزایش ظرفیت آنها،
- در الویت قرار دادن طرح توسعه دشت خالی از سکنه حد فاصل میان بندر چابهار تا بندر گوادر ایران به عنوان بخشی از امکانات پسرانه‌ای این بندر،
- تکمیل سریع خط آهن سرخس - چابهار - بندرعباس به عنوان خط آهن کریدور ترانزیت شمال - جنوب،
- تکمیل احداث جاده ترانزیتی و خطوط راه‌آهن بم - زاهدان،

- تسریع احداث جاده نیک‌شهر به ایرانشهر،
- تسریع احداث بزرگراه زاهدان به زابل،
- تکمیل اتصال راه‌آهن چابهار به فهرج و شبکه راه‌آهن سراسری،
- تکمیل سریع خط آهن چابهار - ایرانشهر و خاش - زاهدان،
- احداث کارخانه بزرگ آب شیرین کن چابهار - کنارک،
- معرفی مزیت‌های نسبی چابهار و منطقه آزاد آن به کشورهای عضو پیمان ECO ، بویژه کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز (حاشیه دریای مازندران) برای استفاده از دالان ترانزیت شمال - جنوب از طریق ایران،
- جلب همکاری و همیاری کشورهای همسایه شمالی ایران در آسیای مرکزی و قفقاز و همچنین افغانستان برای تشویق سرمایه‌گذاری مشترک در بندر چابهار به عنوان پایانه‌های اختصاصی و مقاصد وارداتی و صادراتی دالان شمال - جنوب،
- اعلام آمادگی ایران برای واگذاری بلندمدت حق استفاده اختصاصی از تسهیلات بندری به هریک از کشورهای فوق در چابهار،
- اعلام آمادگی مدیریت بندر چابهار و تسهیلات پسران‌های به کنسرسیومی متشکل از موسسات و شرکت‌های کشورهای همسایه ایران،
- اعلام آمادگی ایران برای واگذاری حق بهره‌برداری از اسکله‌ها و تسهیلات پسران‌های به سرمایه‌گذاران خارجی،
- اعطای مشوق‌های چشمگیر به اشخاص حقیقی و حقوقی آماده سرمایه‌گذاری در طرح توسعه بندر چابهار و منطقه آزاد آن،
- و سرانجام، اعلام عزم و اراده راسخ دولت محترم در پیشبرد و تحقق اهداف توسعه محور شرق و پایانه بندر چابهار به عنوان یک آرمان ملی،

سخن پایانی (پس از پایان این بررسی)

دو خبری که خوانندگان گرامی این نوشتار در زیر ملاحظه می‌فرمایند پس از ویرایش نهایی این مجموعه واصل گردید. هر دو خبر نه تنها نوید نقطه نظرهای مطرح در بررسی حاضر است بلکه در عین حال مایه بسی دلگرمی و امیدواری است، امیدواری به توسعه و بالندگی پر شتاب این سرزمین.

مشاور رئیس‌جمهوری در امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از مصوبه دولت برای الحاق بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری به مجموعه منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار خبر داد.

محمود صلاحی در دیدار با مدیر دوره‌ای اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها و رئیس هیات مدیره راه‌آهن هند گفت: تصمیم ایران و هند گسترش ارتباطات به خصوص در بخش‌های اقتصادی است به ویژه آن که ایران به دلیل دارا بودن موقعیت خاص در منطقه می‌تواند در همه بخش‌های اقتصادی رشد مناسبی داشته باشد، این در حالی است که ایران هم اکنون در آستانه تحول بزرگ اقتصادی و خصوصی‌سازی قرار دارد.

به گفته محمود صلاحی ایران تصمیم دارد در توسعه محور شرق که نقطه آغاز آن چابهار و نقطه انتهای آن منطقه ویژه اقتصادی سرخس است، ارتباط شرق را به وسیله راه‌آهن گسترش دهد تا کریدور شمال - جنوب به سرعت راه‌اندازی شود. به گفته وی، خط جدیدی که راه‌آهن چابهار را به استان سیستان و بلوچستان و راه‌آهن سراسری متصل می‌کند می‌تواند حمل و نقل شمال - جنوب را برای کشورهای آسیای میانه (مرکزی) فعال‌تر کند. در عین حال، قصد ایران در مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی ارتباط گسترده‌تر با هند برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف از جمله گاز و پتروشیمی است.

مشاور رئیس‌جمهوری در امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی گفته است که تا حال دو بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری خارج از محدوده منطقه آزاد بوده‌اند، ولی با مصوبه دولت این اختیار به منطقه آزاد چابهار داده شده است که بندر مذکور را جزء منطقه آزاد محسوب کنند. وی با اشاره به رشد پر سرعت بندر گوادر در پاکستان گفت: "ایران نباید از توسعه بندر چابهار و توسعه ترانزیت در این منطقه غافل بماند".

البته سیاست ما این است که در این زمینه با هر سرمایه‌گذار و هر شرکتی از داخل یا خارج وارد مذاکره شده و شرایط را بررسی کنیم".

آخرین خبر رسیده در تاریخ ۱۳۸۷/۲/۴ حاکی از برگزاری همایش بین‌المللی چابهار، ترانزیت و توسعه محور شرق با حضور ۲۵ نفر از اعضای کشورهای آسیایی و اروپایی در خردادماه سال جاری است.

به گزارش مانا، همایش بین‌المللی چابهار، ترانزیت و توسعه محور شرق با همکاری سازمان منطقه آزاد چابهار و حوزه مشاوره ریاست‌جمهوری در امور مناطق آزاد روزهای ۴ و ۵ خردادماه در راستای سیاست‌های دولت نهم برای توسعه متوازن در منطقه چابهار برگزار می‌شود.

هدف از برگزاری این همایش بررسی تاثیرات زیرساخت‌های حمل و نقل محور شرق در امنیت و توسعه پایدار و دستیابی به تمهیدات قانونی و راهکارهای اجرایی در راستای برنامه‌های ملی و منطقه‌ای با تعیین اهداف پتانسیل‌های سرمایه‌گذاری در محور ترانزیتی شرق با هدف استفاده از موقعیت ژئوپلتیک و ژئواکونومیک کشور در تقویت مبادلات بین‌المللی و تجارت خارجی و در نهایت تبیین جایگاه و نقش تعیین‌کننده منطقه چابهار به عنوان کانون توسعه محور شرق و امکان‌سنجی تبدیل آن به یک قطب منطقه‌ای با هدف توسعه اقتصادی شرق کشور است.

در این همایش دو روزه علاوه بر بیش از ۶۰۰ نفر از اساتید و متخصصین داخلی و خارجی و مسئولین اجرایی از سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با محور شرق، وزرای پانزده کشور و روسای یازده سازمان بین‌المللی حضور دارند. روسیه، مالزی، اتریش، ژاپن، کره جنوبی، امارات، بحرین، تایلند، ارمنستان، گرجستان، افغانستان، پاکستان، ترکیه، چین، عمان، قزاقستان، قطر، کویت، هند، آذربایجان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان، سوریه و بلغارستان از جمله کشورهایی هستند که در همایش حضور خواهند داشت.

منابع مورد استفاده و استناد در این بررسی

- محمدکاظم محقق، "شمال از جنوب شرقی" - گروه بین‌المللی ره‌شهر، آبان ۱۳۸۶،
- بهروز علی بخشی - دفتر زاهدان - گروه بین‌المللی ره‌شهر، اردیبهشت ۱۳۸۷،
- روزنامه الکترونیکی ایران، مورخ ۷ شهریور ۱۳۸۴،
- گروه تحلیلی بنادر و مناطق آزاد سینا - نشر الکترونیک ۱۴ مرداد ۱۳۸۵،
- گفت و گو از محمد احسان امیدی، مورخ ۱۰ مهر ۱۳۸۵،
- همه حرف‌های مردان ترانزیت - ب. پناهی، ماهنامه ترابران - شماره ۶۹،
- خبر منتشره توسط ایرنا، مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۲۹،
- Daily Times.com
- Pakistani Defence.com
- Pakistani Defence Forum
- News on Projects .com

گروه بین‌المللی ره‌شهر تا کنون ۹۹ نشریه با عناوین ذیل منتشر کرده است:

- ۱- کاربرد جدید شیشه در نمای ساختمان (تابستان ۱۳۷۱)
- ۲- پارکینگ مراکز تجاری (پائیز ۱۳۷۱)
- ۳- محافظت در مقابل زلزله (زمستان ۱۳۷۱)
- ۴- جمع‌آوری و دفع زباله و مسائل ناشی از آن (زمستان ۱۳۷۱)
- ۵- طرح اسکان سریع (زمستان ۱۳۷۱)
- ۶- مجموعه مقالات راجع به ژئوستنز (بهار ۱۳۷۲)
- ۷- مهار آب با آب (بهار ۱۳۷۲)
- ۸- تحول سبز در معماری (بهار ۱۳۷۲)
- ۹- روندیابی و مدیریت سیلاب (بهار ۱۳۷۲)
- ۱۰- مطالعات اقتصادی جهت احداث مراکز خرید (تابستان ۱۳۷۲)
- ۱۱- نگاهی کوتاه بر طراحی فضای سبز - (تجربیات کشورهای مختلف) (تابستان ۱۳۷۲)
- ۱۲- بازیافت آب در صنایع شن و ماسه‌شوئی (پائیز ۱۳۷۲)
- ۱۳- بناهای چوبی (کنده‌ای) در ایران و تجربیات کشورهای دیگر (پائیز ۱۳۷۲)
- ۱۴- نکاتی در مورد طراحی ساختمان‌های بتنی پیش ساخته پیش‌تنیده در مناطق زلزله‌خیز (پائیز ۱۳۷۲)
- ۱۵- اتوماسیون و بهینه‌سازی در سیستم‌های توزیع الکتریکی (زمستان ۱۳۷۲)
- ۱۶- انرژی دریاها (زمستان ۱۳۷۲)
- ۱۷- پارکینگ‌های مکانیکی اتوماتیک و نیمه اتوماتیک (بهار ۱۳۷۳)
- ۱۸- انرژی باد (بهار ۱۳۷۳)
- ۱۹- اصول طراحی ساختمان‌های اداری و بانک‌ها (بهار ۱۳۷۳)
- ۲۰- انرژی خورشیدی (بهار ۱۳۷۳)
- ۲۱- طراحی مرکز خرید - جلد اول: مطالعات مقدماتی جهت طراحی مراکز خرید (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۲- شهر سالم با آمورتون (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۳- شهر سالم - کاربرد سیستم‌های فتوولتائیک از میلی‌وات تا مگاوات (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۴- شهر سالم - اصول طراحی برای افراد دارای کهولت، ناتوانی، اختلال و معلولیت (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۵- نسل چهارم نیروگاه‌ها (پائیز ۱۳۷۳)

- ۲۶- بازیافت آب در صنایع نساجی (پائیز ۱۳۷۳)
- ۲۷- مراکز درمانی و بیمارستان‌های آینده (پائیز ۱۳۷۳)
- ۲۸- شهر سالم - انبوه‌سازی (انبوه‌سازان اسکان) (زمستان ۱۳۷۳)
- ۲۹- سیستم‌های مدیریت بار و مدیریت انرژی در شبکه‌های انرژی الکتریکی (زمستان ۱۳۷۳)
- ۳۰- بازیافت آب - (تصفیه پساب صنایع لبنی) (بهار ۱۳۷۴)
- ۳۱- شهر سالم - صنعت چوب و کاغذ و نقش آن در فرهنگ، اقتصاد و سیاست (در ایران و جهان) (بهار ۱۳۷۴)
- ۳۲- صرفه‌جویی انرژی در ساختمان‌های مسکونی (بهار ۱۳۷۴)
- ۳۳- شهر سالم - معماری و پرورش فکری کودکان و نوجوانان (تابستان ۱۳۷۴)
- ۳۴- شهر سالم - بازیافت زباله و مصالح ساختمانی و نقش آن در حفظ خاک و پاکسازی محیط (پائیز ۱۳۷۴)
- ۳۵- شهر ما کجاست (زمستان ۱۳۷۴)
- ۳۶- حفاظت سواحل دریا و رودخانه‌ها - معرفی روش‌های سنتی و پیشرفته (زمستان ۱۳۷۵)
- ۳۷- بهینه‌سازی آموزش عالی - نگاهی کوتاه بر کارکرد نظام آموزشی ایران و جهان (زمستان ۱۳۷۵)
- ۳۸- استفاده از ژئوگرید در راه‌ها و باند فرودگاه‌ها (بهار ۱۳۷۶)
- ۳۹- اقتصاد گردشگری (جلد اول) (زمستان ۱۳۷۶)
- ۴۰- نگرش‌هایی نوین به طراحی فضای باز اداری (تابستان ۱۳۷۷)
- ۴۱- اقتصاد گردشگری جلد دوم (فصول سوم و چهارم) (زمستان ۱۳۷۷)
- ۴۲- فهرست مطابقه‌ای عملیات اجرایی جهت تسهیل در امر نظارت (پائیز ۱۳۷۸)
- ۴۳- دانسته‌هایی در مورد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در جهان (پائیز ۱۳۷۸)
- ۴۴- هدایت منابع مالی و فنی غیردولتی جهت اجرای طرح‌های عمرانی (زمستان ۱۳۷۸)
- ۴۵- پژوهش در تاریخچه، مفهوم و سیر تحول شهرسازی و شهر سالم در فرهنگ ایران و اسلام (زمستان ۱۳۷۸)
- ۴۶- پارک انرژی‌های نو (تابستان ۱۳۷۹)
- ۴۷- فضای باز اداری - مدیریت تجهیزات و طراحی داخلی (پائیز ۱۳۷۹)
- ۴۸- شهرک ترافیکی کودکان (زمستان ۱۳۷۹)
- ۴۹- فضای باز اداری - استانداردهای طراحی فضاهای اداری جداکننده‌ها، قطعات و اتصالات (زمستان ۱۳۷۹)
- ۵۰- فضای سبز - مناطق صنعتی - پارک‌های صنعتی (تابستان ۱۳۸۰)
- ۵۱- تنظیم شرایط محیطی - بخش اول: استانداردهای عملکرد حسی - جلد اول: محیط روشنایی (پاییز ۱۳۸۰)

- ۵۲- تنظیم شرایط محیطی - بخش اول: استانداردهای عملکرد حسی - محیطهای صوتی و حرارتی (پاییز ۱۳۸۰)
- ۵۳- منظرسازی - جلد اول: طراحی کاشت (زمستان ۱۳۸۰)
- ۵۴- منظرسازی - جلد دوم: آبیاری و نگهداری منظر (زمستان ۱۳۸۰)
- ۵۵- تنظیم شرایط محیطی - بخش دوم: سیستم‌های کنترل محیط - جلد اول: تولید و کنترل نور و صدا (زمستان ۱۳۸۰)
- ۵۶- تنظیم شرایط محیطی - بخش دوم: سیستم‌های کنترل محیط - جلد دوم: تولید و کنترل حرارت (زمستان ۱۳۸۰)
- ۵۷- منظرسازی - جلد سوم: راهبردهای تکمیلی آراستن مناظر (بهار ۱۳۸۱)
- ۵۸- تنظیم شرایط محیطی - بخش دوم: سیستم‌های کنترل محیط - جلد سوم: سیستم جامع محیطی (تابستان ۱۳۸۱)
- ۵۹- شهر سالم - توسعه (کلان شهر تهران) (تابستان ۱۳۸۱)
- ۶۰- فن‌آوری اطلاعات - بخش اول: مفاهیم کلی (پاییز ۱۳۸۱)
- ۶۱- منظرسازی - جلد چهارم: چمن (روش‌های تکثیر و کاشت و نگهداری) (زمستان ۱۳۸۱)
- ۶۲- فن‌آوری اطلاعات - بخش دوم: مدیریت فن‌آوری اطلاعات (زمستان ۱۳۸۱)
- ۶۳- فن‌آوری اطلاعات - بخش سوم: تجارت الکترونیکی (بهار ۱۳۸۲)
- ۶۴- فن‌آوری اطلاعات - بخش چهارم: تجارت الکترونیکی (امنیت و تجارت بی‌سیم) (تابستان ۱۳۸۲)
- ۶۵- ساختمان‌های سبز و پایدار (شناخت و لزوم ساختمان‌های سبز و پایدار) (تابستان ۱۳۸۲)
- ۶۶- فن‌آوری اطلاعات - بخش پنجم: دولت الکترونیکی (تابستان ۱۳۸۲)
- ۶۷- منظرسازی - جنگل‌های مانگرو (حرا): بخش اول - کلیات (پاییز ۱۳۸۲)
- ۶۸- فن‌آوری اطلاعات - بخش ششم: بازاریابی الکترونیکی (پاییز ۱۳۸۲)
- ۶۹- فن‌آوری اطلاعات - بخش هفتم: شهرداری الکترونیکی (زمستان ۱۳۸۲)
- ۷۰- فن‌آوری اطلاعات - بخش هشتم: آموزش الکترونیکی (بهار ۱۳۸۳)
- ۷۱- فن‌آوری اطلاعات - بخش نهم: دانشگاه الکترونیکی (بهار ۱۳۸۳)
- ۷۲- فن‌آوری اطلاعات - بخش دهم: سیستم‌های اطلاعات مدیریتی ساختمان (تابستان ۱۳۸۳)
- ۷۳- فن‌آوری اطلاعات - بخش یازدهم: دانشگاه الکترونیکی (پاییز ۱۳۸۳)
- ۷۴- فن‌آوری اطلاعات - بخش دوازدهم: مدیریت پرونده‌های الکترونیکی (زمستان ۱۳۸۳)

- ۷۵- فن آوری اطلاعات - بخش سیزدهم: دموکراسی الکترونیکی (زمستان ۱۳۸۳)
- ۷۶- فن آوری اطلاعات - بخش چهاردهم: انتخابات الکترونیکی (زمستان ۱۳۸۳)
- ۷۷- فن آوری اطلاعات - بخش پانزدهم: حقیقت مجازی (تابستان ۱۳۸۴)
- ۷۸- برگزاری مناقصه‌های دولتی (تصویب شده سال ۱۳۸۳) (تابستان ۱۳۸۴)
- ۷۹- چین دومین مصرف کننده انرژی در جهان (تابستان ۱۳۸۴)
- ۸۰- مدیریت پروژه - استانداردهای مدیریت پروژه (بخش اول - تابستان ۱۳۸۴)
- ۸۱- فن آوری اطلاعات - بخش شانزدهم: توسعه فن آوری اطلاعات در روستاها (عدالت اجتماعی) (پاییز ۱۳۸۴)
- ۸۲- فن آوری اطلاعات - بخش هفدهم: مدیریت ارتباط با مشتریان (پاییز ۱۳۸۴)
- ۸۳- مدیریت پروژه - استانداردهای مدیریت پروژه (بخش دوم - زمستان ۱۳۸۴)
- ۸۴- مهندسی ارزش - بخش اول: اصول، مبانی و فرآیند (زمستان ۱۳۸۴)
- ۸۵- مدیریت پروژه - استانداردهای مدیریت پروژه (بخش سوم - فروردین ۱۳۸۵)
- ۸۶- فن آوری اطلاعات - بخش هجدهم: پایتخت الکترونیکی - تجلی عدالت اجتماعی (تابستان ۱۳۸۵)
- ۸۷- مدیریت پروژه - دفتر مدیریت پروژه (بخش اول - تابستان ۱۳۸۵)
- ۸۸- متدولوژی‌های مدیریت پروژه (تابستان ۱۳۸۵)
- ۸۹- صنایع انرژی‌بر، نظریه‌ها و دیدگاهها (تابستان ۱۳۸۵)
- ۹۰- آشنایی مقدماتی با ارزیابی محیط زیست (پاییز ۱۳۸۵)
- ۹۱- آشنایی با فرآوری‌های گازی CNG، LPG، LNG (زمستان ۱۳۸۵)
- ۹۲- رهنمون‌هایی برای توسعه (زمستان ۱۳۸۵)
- ۹۳- خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (بهار ۱۳۸۶)
- ۹۴- متدولوژی مکان‌یابی صنایع (تابستان ۱۳۸۶)
- ۹۵- خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (نسخه دوم) (تابستان ۱۳۸۶)
- ۹۶- خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (نسخه سوم) (تابستان ۱۳۸۶)
- ۹۷- انرژی آفتاب در معماری
- ۹۸- انرژی زمین گرمایی (مزایا و کاربردها)
- ۹۹- خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (نسخه چهارم) (پاییز ۱۳۸۶)

همچنین نشریات تخصصی ذیل نیز توسط بخش‌های مختلف گروه بین‌المللی ره‌شهر منتشر گردیده‌اند:

- حقایق در مورد شرکت‌های بزرگ (بخش تحقیق و توسعه) (زمستان ۱۳۷۲)
- انتخاب محل و نوع سد براساس شرایط ژئومورفولوژی و ژئولوژی (بخش عمران آب) (زمستان ۱۳۷۲)
- تحلیل منطقه‌ای سیلاب در حوضه‌های شمالی تهران (بخش عمران آب) (بهار ۱۳۷۳)
- اصول طراحی مراکز دیسپاچینگ (بخش انرژی) (زمستان ۱۳۷۲)
- پارک پویس: اندیشه‌سالم/ بدن سالم در شهرک فاطمیه منطقه ۲۰ شهرداری تهران (بخش شهر سالم) (پائیز ۱۳۷۲)

- شهرک ترافیکی کودکان (بخش شهر سالم) (پائیز ۱۳۷۲)
- سازماندهی کارکردهای بهینه نمایشگرهای دیجیتالی (بخش شهر سالم) (زمستان ۱۳۷۲)
- استفاده از مولتی ویزن در مراکز پرتردد شهری (بخش شهر سالم) (بهار ۱۳۷۳)
- پارک انرژی‌های نو (بخش شهر سالم) (تابستان ۱۳۷۳)
- بهینه‌سازی خدمات پرواز (بخش شهر سالم) (زمستان ۱۳۷۳)
- بازارچه صنایع دستی در کوهپایه‌های شمال تهران (بخش شهر سالم) (تابستان ۱۳۷۴)

ضمناً کتب زیر نیز توسط گروه بین‌المللی ره‌شهر منتشر گردیده است:

- ۱- سازه پارکینگ‌های طبقاتی (PARKING STRUCTURES) (۱۳۷۲)
- ۲- سازه‌های آبی (HYDRAULIC STRUCTURES) (۱۳۷۳)
- ۳- خودآموز اتوکد ۱۲ (AUTO CAD. V.12 USER'S GUIDE) (۱۳۷۳)
- ۴- برنامه‌ریزی و طراحی هتل (دفتر تحقیقات و معیارهای فنی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور - ۱۳۷۵)
- ۵- بیست‌وپنج جلد استانداردهای صنعت آب کشور (دفتر امور فنی و تدوین معیارهای سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور - ۱۳۷۵)
- ۶- راهنمای برنامه نویسی سه بعدی OPEN GL (۱۳۸۲)
- ۷- معماری سبز - هوای پاکیزه بکاریم (۱۳۸۴)
- ۸- HSE در سفر (۱۳۸۵)

همچنین کتب زیر بزودی منتشر می‌شوند:

۱- منظرسازی (طراحی، اجراء) LANDSCAPING PRINCIPLES & PRACTICES (مترجم: ره‌شهر)

۲- اصول زمین کردن الکتریکی (اتصال زمین) ELECTRICAL GROUNDING (مترجم: ره‌شهر)