



صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۰/۱۱/۱۷

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

دستور کار جلسه:

➤ راه اندازی خط مستقیم کانتینری بین بندر چابهار و بندر هندوستان

جلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی روز یکشنبه شنبه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۷ در محل ساختمان مرکزی اتاق بازرگانی و با حضور محترم معاونت امور بندری و اقتصادی اداره کل بندر و دریا نوردی استان سیستان و بلوچستان و اعضای منتخب کمیسیون برگزار گردید.

✓ زمانیان یزدی، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد

- بخش خصوصی و شرکت‌های فعال در حوزه حمل و نقل بین المللی این استان به دنبال فعال‌سازی ظرفیت‌های موجود در این بخش، تعریف مسیرهای جدید ترانزیتی و رشد آمارها در بخش حمل هستند اما به رغم وجود پتانسیل‌های متعدد، حمایت‌های لازم و کافی از سوی سازمان‌های دولتی متولی در این عرصه صورت نمی‌گیرد. ایجاد خط مستقیم کانتینری بین بندر چابهار و بندر هندوستان، به عنوان یک ظرفیت مطلوب است و سرمایه گذاری و ورود جدی بخش خصوصی به این حوزه در گرو حمایت‌های مطلوب و همکاری و تسهیلگری دستگاه‌های مسئول می باشد.
- مسئله‌ای که در خصوص بندر چابهار برای ما اولویت دارد، حمل یکسره کالا است. این شیوه حمل داری فواید و مزیت‌های فراوانی است و اگر شرایط مطلوب برای حمل یکسره در چابهار ایجاد شود، شاهد رونق یافتن این بندر خواهیم بود.
- امیدواریم در سال ۱۴۰۱ بندر چابهار از حالت وابستگی خارج شده و شاهد احیای این بندر و ظرفیت‌های آن باشیم. باید پیگیری‌های لازم صورت بگیرد تا جلسات منتج به خروجی‌های مفید و مطلوبی باشد.
- باور داریم که پتانسیل‌های خوبی در بخش حمل و نقل بین المللی و ترانزیتی برای ایران فراهم است که اگر آن‌ها را مغتنم ندانیم، فرصت‌ها را به رقبا باختیم.

✓ حسین شهدادی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

- معتقدیم خراسان رضوی و شرق کشور، پسرانه‌های مطلوبی محسوب می‌شوند که در پیوند با پتانسیل‌های بندر چابهار، می‌توانند یک مسیر ارزشمند حمل و نقلی و ترانزیتی را شکل دهند. به دلیل اهمیت زیادی که خراسان رضوی و استان‌های شرق کشور دارند، جلسات متعددی با مسئولان متولی در هر خطه در این حوزه برگزار کرده و به نظرخواهی از فعالان بخش خصوصی هر خطه، اقدام کرده‌ایم.
- اقداماتی در راستای توسعه بندر چابهار در فاز اول (زیرساخت و اسکله) صورت گرفته که شامل مواردی همچون ساخت اسکله ۱۷۰۰ متری، لایروبی حوضچه‌ها و کانال‌ها، ساخت موج‌شکن به طول ۱۴۷۰ متر و... می‌باشد. همچنین ظرفیت ایجاد شده پس از افتتاح فاز اول شامل؛ طرح توسعه ۸.۵ میلیون تن، ارتقای عملکرد تخلیه و بارگیری کالا در سال جاری به میزان ۳.۳ میلیون تن و... می‌باشد.
- در زمینه شاخص‌ها و پتانسیل‌های عملیاتی چابهار، می‌توان به مواردی همچون ثبت رکورد بارگیری روزانه مواد معدنی با کشتی به میزان ۲۳ هزار و ۵۰۰ تن، تخلیه و حمل یکسره کالای فله از کشتی‌ها به میزان روزانه ۱۳ هزار و ۸۰۰ تن، ثبت رکورد روزانه تخلیه و حمل یکسره ۴۵۰۰ تن کالای کیسه‌ای از یک شناور و ثبت رکورد روزانه تخلیه و حمل یکسره ۱۴ هزار تن کالای فله به مقاصد مصرف اشاره کرد.

صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۰/۱۱/۱۷

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

- ظرفیت آبخور بندر چابهار قبل از سال ۹۶، ۹۳۰ متر بوده که این آمار پس از توسعه به ۱۶۵ متر ارتقاء یافت. طول اسکله برای پذیرش کشتی‌های سایز بزرگ قبل از توسعه ۶۲۰ متر بوده و پس از توسعه ۲۲۰۰ متر شده است. ظرفیت پهلودهی نیز پیش از توسعه ۴۵ هزار تن و بعد از توسعه به ۱۰۰ هزار تن افزایش یافته است.
- با تاکیدات موجود مبنی بر توسعه سواحل مکران و در راستای برنامه‌های دولت در رونق اقتصادی محور شرق و کریدور شمال-جنوب، به منظور استفاده بهینه ذی‌نفعان، صاحبان کالا و تاجران از ظرفیت‌های عملیاتی بندر چابهار، صورت جلسه‌ای میان نمایندگان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی و سازمان بنادر و دریانوردی برگزار و در آن مقرر شد تا گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نسبت به ایجاد سرویس منظم حمل کانتینر با برنامه زمانی تردد ۱۰ الی ۱۵ روز از و به مبدا و مقصد بندر چابهار در مسیر بنادر کشور هند (ناواشیوا و کاندلا) و بندر عباس اقدام نماید.
- گروه کشتیرانی باید تمام تلاش خود را در جهت برنامه‌ریزی حمل کانتینرهای سایر خطوط و شرکت‌های کشتیرانی از مبدا و مقصد بندر چابهار به کار گیرد. همچنین این مرجع باید نسبت به تامین کانتینر خالی به منظور حمل کالا از مبدا بندر شهید بهشتی چابهار به مقاصد بنادر هندوستان (کاندلا، ناواشیوا) و بالعکس، با کرایه حمل دریایی ۲۰ درصد کمتر از آنچه در مسیر بنادر شهید رجایی و بنادر فوق در هند اعمال می‌گردد، اقدام نماید.
- سازمان بنادر و دریانوردی نیز باید نسبت به اولویت قرار دادن در پهلودهی، تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری در بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری، برنامه‌ریزی کند.
- در توافقات انجام شده، تاکید بر آن است که سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به اعمال معافیت در پرداخت هزینه‌های جابه‌جایی (شیفتینگ) کشتی‌های کانتینری بین بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری اقدام نماید. همچنین همکاری لازم در خصوص واگذاری محوطه بندری براساس فرایندهای مربوطه، به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای دیوی اختصاصی کانتینر جهت ارائه خدمات، از دیگر مواردی است که سازمان بنادر و دریانوردی باید نسبت به آن اقدام کند.
- این سازمان از طرفی ملزم است مشوق‌های تعرفه‌ای در حقوق، عوارض و هزینه ورود کشتی به اسکله‌های بندر شهید بهشتی را براساس مصوب هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی اعمال نماید.
- ما به همراه مسئولان مرتبط در این عرصه، در تلاش هستیم تا هزینه انتقال کالا به بندر چابهار را کاهش داده و زیرساخت‌های رونق و توسعه فعالیت‌های ترانزیتی در این بندر را فراهم کنیم. همچنین در نظر داریم که با راه‌اندازی خط ریل کشتیرانی، سرعت انتقال کالا از بندر چابهار را کاهش دهیم.
- ارتباطات میان بخش دولتی و بخش خصوصی باید گسترده‌تر شود. بخش دولتی پذیرای ایده‌ها، پیشنهادات و انتقادات بخش خصوصی در جهت پیشرفت بندر چابهار و افزایش نفوذ آن در بازارهای منطقه می‌باشد.

✓ **ابراهیم عطایی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی**

- متأسفانه آمار ترانزیت در کشور ما نسبت به کشورهای همسایه کم‌تر است و در این حوزه تا حدودی دچار عقب‌افتادگی هستیم. سازمان‌هایی که در امر ترانزیت فعالیت دارند به صورت سلیقه‌ای عمل می‌کنند. بخش خصوصی ناتوان شده است و دیگر رمقی برای سرمایه‌گذاری و درگیری با بخش دولتی ندارد. بخش اعظمی از بارهای ترانزیتی شامل کالاهای دولتی مثل ذرت، شکر و... است و فعالیت بخش خصوصی در این عرصه کاهش یافته است.
- بهترین مسیر برای فعالیت‌های تجاری در محور هند به روسیه، در ایران واقع شده است و باید امکانات و زیرساخت‌های لازم به اندازه کافی تقویت شود تا هند به همکاری در عرصه‌های حمل و نقل و ترانزیت با ایران متمایل شود.
- سیستان و بلوچستان استانی است که به صورت انحصاری فعالیت می‌کند. بیش از ۲۰ الی ۳۰ کامیون در مرزهای سیستان و بلوچستان قادر به فعالیت نیستند که تمام این کامیون‌ها متعلق به افغانستان است.

صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۰/۱۱/۱۷

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع: ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

✓ یوسف احمدی نسب، کشتیران جمهوری اسلامی و رئیس پروژه چابهار

- عمده ترین نکته‌ای که باید به آن توجه کرده و مورد بررسی قرار دهیم، چیزی است که در مراحل عملیاتی قابلیت اجرایی شدن را دارد. خوشبختانه ما در حوزه عملیاتی روند مطلوبی را پشت سر گذاشته‌ایم که جای تشکر از همکاران و مسئولان فعال در این حوزه را دارد.
- بندر چابهار از جایگاه و اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این بندر باید با نگاه ملی و مسئولیت‌های اجتماعی نگریسته شود. تحریم‌هایی که علیه کشورمان اعمال می‌شد، بخش کشتیرانی را تحت فشار زیادی قرار داد اما تاثیر این تحریم‌ها هیچگاه موجب تضعیف عملکرد حوزه این بخش نشده و با قدرت تمام به فعالیتش ادامه داده است.
- چابهار دارای ظرفیت‌های پنهانی است که باید با یک نگاه جدی و مستعد به کشف و استفاده از این ظرفیت‌ها بپردازیم.
- باید بتوانیم کشتی‌هایی که از آسیا حرکت می‌کنند را به سوی چابهار سوق دهیم تا زمینه افزایش تعاملات ایجاد شود. کشتی‌های بزرگ ما که قادر به حمل ۸۰ الی ۱۲۰ تن کالا می‌باشند، سوخت زیادی مصرف می‌کنند و اگر بنا به ایجاد روابط حمل‌ونقلی با هندوستان است، باید زیرساخت‌های لازم برای ورود کشتی‌های بزرگ تامین شود و آن‌ها را تحت پوشش قرار دهیم. هزینه‌های متعددی همچون کرایه حمل، هزینه‌های بندری و جاده‌ای برای استقبال از چابهار وجود دارد. شایان ذکر است که هزینه‌های دریایی در چابهار ۲۰ درصد کمتر از حمل در بندر عباس می‌باشد.
- از فعالان حوزه تجارت خارجی که با حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی نیز در ارتباط هستند، درخواست داریم تا با توجه به تخفیفاتی که در این عرصه لحاظ شده، همکاری بیشتری برای بهره‌گیری از ظرفیت بندر چابهار به عمل آورند.
- چابهار پتانسیل وسیع و گسترده‌ای برای توسعه و پیشرفت تجارت دارد. چابهار در واقع بندری راهبردی است که به اقیانوس متصل است و بهترین روش برای اتصال ما به کشورهای آسیا می‌باشد.
- این بندر در محور ترانزیتی قرار دارد و از ظرفیت‌های بالقوه‌ای برخوردار است. به بندر چابهار باید از لحاظ فوایدی که در بلندمدت دارد نگریست. از طرفی این بندر اهمیت بسیار زیادی برای استان‌های شرقی کشور خصوصا خراسان رضوی دارد.

✓ قاسم حسینی، عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی

- امکانات ویژه‌ای در چابهار فراهم شده و کشتی‌های زیادی وارد این بندر شده‌اند. در خصوص خدمات پشتیبانی و لجستیک نیز ظرفیت‌های خوبی شکل گرفته و مقرر است تا در سال ۱۴۰۲ چابهار به ایرانشهر متصل شود.
- عدم وجود فرودگاه در چابهار یکی از معضلات موجود در این زمینه است. همچنین موضوع ضعیف بودن اینترنت در چابهار نیز از دیگر مشکلاتی است که نیاز به اصلاح و تامین زیرساخت دارد.
- اگر بخواهیم با بندرهای قدرتمند منطقه وارد رقابت شویم در ابتدا باید به تقویت زیرساخت‌ها و امکانات لازم بپردازیم و سپس برای رقابت با سایر بنادر موجود در منطقه برنامه‌ریزی کنیم.
- شرکت‌های خصوصی حوزه حمل و نقل، نیازمند خدمات و پشتیبانی قوی از جانب بخش دولتی هستند اما عمدتاً از این ظرفیت بهره‌ای نمی‌برند و چه بسا با چالش قوانین دست و پاگیر نیز مواجه می‌شوند.

✓ احمد فرخی، رئیس هیات مدیره شرکت حمل و نقل بین‌المللی جهان گردان و عضو کمیسیون

- مانع زایی قوانین و بعضاً ناپایداری آن‌ها، کارآمدی که برای مناطق آزاد تعریف شده را از آن‌ها دریغ کرده است. وی افزود: در طول چندین سال گذشته عمده سرمایه‌گذارانی که به منطقه چابهار ورود کرده‌اند، در ایجاد بهره‌وری برای سرمایه‌های خود ناکام بوده‌اند. بحث تامین زنجیره لجستیک نیز موضوع مهم دیگری است که باید به آن توجه شود. این موضوع دارای ابعاد مختلفی است که شامل بحث راه‌ها، ریل، نوسازی ناوگان و... می‌شود.



صورتجلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

تعداد صفحات: ۴

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۰/۱۱/۱۷

شماره جلسه:

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع ۰۸:۰۰ ساعت خاتمه: ۱۰:۰۰

در موضوع دپو و انبار داری قراردادهای BOT ارائه و پیشنهاد می شود. برای ایجاد انبارسازی و دپوی کالا، علاقه مندی از سوی بخش خصوصی نشان داده نشده است. اگر بخواهیم به طور واقعی به توسعه چابهار کمک کنیم باید قدمی فراتر از شعار دادن برداریم و اقدام عملی در این حوزه انجام بگیرد که به نفع بخش خصوصی فعال در این حوزه باشد.

✓ دشتی، عضو هیات مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی

قبل از مطرح شدن هر ایده ای، ابتدا باید به توانمندی ها و زیرساخت های موجود بنگریم. بخش عمده ای از سرمایه گذار صورت گرفته از سوی بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل و ترانزیت از سوی بخش دولتی متولی، حمایتی دریافت نمی کند. بخش خصوصی درگیری های متعددی از جمله مالیات و مشکلات مرتبط به گمرک دارد که این موارد موجب سنگ اندازی در فعالیتهای این حوزه می شود. تا زمانی که امنیت در بندر چابهار تامین نشود هیچ سرمایه گذاری کارآمدی در این حوزه صورت نخواهد گرفت. سیاست های سازمان کشتیرانی نه تنها حمایت کننده نیست بلکه با افزایش چشم گیر قیمت ها برای بخش خصوصی مشکلات جدی رقم می زند.

✓ سپیدمرتضی قندچی، رئیس هیات مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی

بخش خصوصی به کفایت در بحث سرمایه گذاری خود در حوزه حمل و نقل، به واسطه ناپایداری قوانین ضربه خورده است و دیگر نباید از این حوزه انتظار سرمایه گذاری و فعالیت داشت. تا زمانی که تحول جدی و جامع، با نگاه به همه مشکلات بخش خصوصی در این حوزه رقم نخورد، نمی توان انتظار جذب سرمایه های جدید و بزرگ را داشت.

✓ مجید صباغی، عضو هیات مدیره شرکت حمل و نقل بین المللی خاور زمین

خراسان رضوی دارای دو محموله بار معدنی است که یکی از آن ها بار سنگ آهن و دیگری بار گوگرد است که به سمت بندر عباس حرکت می کنند. اگر مسئولان مرتبط بتوانند شرایط خوبی مثل تخفیف های مطلوب برای حمل و حرکت این ماشین ها به سوی چابهار ایجاد کنند، شاهد استقبال در این حوزه خواهیم بود.

مصوبات:

حاضرین جلسه:

آقایان: زمانیان- شهدادی- عطائی- محمدزاده- مهدوی- احمدی- نسب- خزاعی- روغنجی- مقامی- احسانی- فر- توری- خجسته- افشاریان- عدالتیان- فرهادی- ابوبکری- محمدپور- خیاط- دشتی- حسینی- فرخی- قندچی- فیض محمدی- صباغی- آریافر- قربانی- سابقی- سپهر- خواجوی- پارسا- کهنمویی- روح الله ی- فلکی خانم ها: میرزایی- دهستانی- صنعت کار-