

معاونت حمل و نقل - اردیبهشت ۹۶

ابهامات

توسعه بندر گوادر برای ایران یک فرصت محسوب می‌شود و یا تهدیدی است برای آینده حمل و نقل کشور؟

۱

آیا توسعه چابهار در شرایط فعلی حمل و نقل کشور ضرورت دارد؟

۲

آیا اتصال بندر چابهار به بندر گوادر اقدام صحیحی است و همراهی با منافع کشور می‌باشد؟

۳

ایران برای مواجهه با توسعه بندر گوادر چه باید انجام دهد؟

۴

۱. توسعه گواذر، فرصت یا تهدید؟

❖ قابلیت‌ها

✓ رسیدن به ظرفیت حمل ۴۰۰ میلیون تن بار در سال ۲۰۴۵ [۱]

✓ عمق: ۱۴/۵ متر [۲]

✓ کشتی‌ها تا وزن ۳۰۰ هزار تن [۲]

❖ عملکرد

✓ ۵۰۰ هزار تن سال ۲۰۱۶ [۳]

✓ پیش‌بینی عملکرد در سال ۲۰۱۷، یک میلیون تن [۴]

❖ دسترسی به کشورهای منطقه

✓ نزدیک‌ترین بندر آب‌های آزاد به کشورهای Landlocked آسیای میانه و افغانستان [۲]

✓ برقراری امکان دور زدن افغانستان جهت ایجاد تجارت پاکستان و آسیای میانه از طریق مرزهای

چین با تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان [۱]

۱. توسعه گوادر، فرصت یا تهدید؟

❖ نقش در آینده

- ✓ گوادر به عنوان بندر دروازه‌ای پاکستان و هاب منطقه‌ای در کلاس جهانی [۱]
- ✓ رقابت با بنادر امارات از طریق تقویت اتصالات و ارتباطات با کشورهای landlocked دریای خزر [۲،۴]
- ✓ دارای پتانسیل جهت تبدیل به هاب منطقه و بندر ترنشیپمنت [۲]
- ✓ قادر به ارائه خدمات به بزرگ‌ترین کشتی‌های جهان و تانکرهای عظیم نفتی [۳]
- ✓ تبدیل گوادر به هاب منطقه‌ای ۲۰ کشور از سریلانکا تا عراق [۴]
- ✓ مانیتورینگ چین بر جریان انرژی خلیج فارس و تحرکات دریایی هند [۴]
- ✓ ایجاد خط ترانزیتی ترکیه، ایران، پاکستان، چین در صورت اتصال چابهار به گوادر و اتمام پروژه در حال ساخت زاهدان - چابهار [مرکز سیاست‌های راهبردی وزارت راه‌وشهرسازی]

۱. توسعه گوادر، فرصت یا تهدید؟

تجارت چین و آسیای میانه (۴۳ b\$)
این تجارت از مسیر ریلی ترنس
سیبری ارجحیت دارد.

تجارت اروپا و آسیای میانه (۶۰ b\$)
انتقال این تجارت به مسیر پاکستان و
CPEC، صرفا موجب طولانی تر شدن
مسیر می شود.

تجارت آفریقا و آسیای
میانه (کمتر از نیم
میلیون دلار)

تجارت هند و آسیای میانه (۷ b\$)
با توجه به اختلاف میان کشور هند
و پاکستان، انتقال این تجارت به
مسیر پاکستان-CPEC-چین و
نهایتا آسیای میانه شدنی به نظر
نمی رسد.

تجارت چین و اروپا (۷۴۰ b\$)
بخشی از این تجارت که با مبدا و
یا مقصد شرق چین است، همچنان
از مسیر دریا سیر داده می شود
بخشی که به مبدا یا مقصد غرب
چین است، از مسیر CPEC قابل
عبور است.

۱. توسعه گوادر، فرصت یا تهدید؟

جمع بندی نظرات:

۱- علیرغم مطالب منتشره، بندر گوادر صرفاً مسیری است برای صادرات و واردات غرب کشور چین و بدنبال اتصال به کشورهای آسیای میانه نمی‌باشد- از این منظر رقابتی با بندر چابهار و کریدور شمال-جنوب ندارد.

۲- از نقطه نظر سازمان بنادر، بر خلاف بندر چابهار، بندر گوادر با توجه به ویژگی‌های طبیعی، قابلیت تبدیل به بندر کلاس جهانی را ندارد.

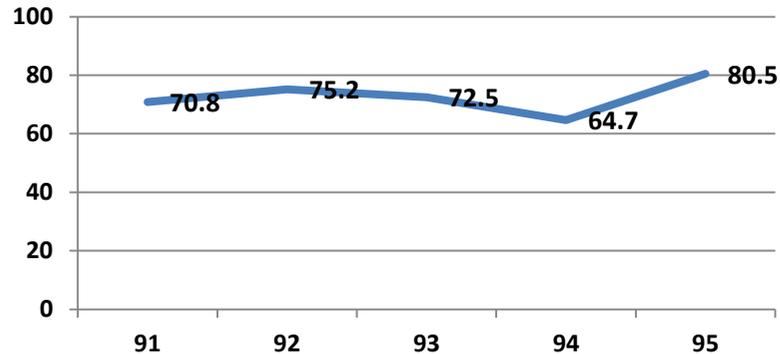
۳- بندر گوادر می‌تواند در آینده به عنوان هاب منطقه ایفای نقش کند- با توجه به شرایط سیاست‌های توسعه بندر چابهار، رقیب این بندر محسوب نمی‌شود.

۴- در صورت ایجاد پسکرانه مشترک (چین، ترکیه، آسیای میانه، افغانستان) میان دو بندر، این دو بندر رقیب محسوب می‌شوند.

۲. ضرورت توسعه بندر چابهار؟

شهید رجایی

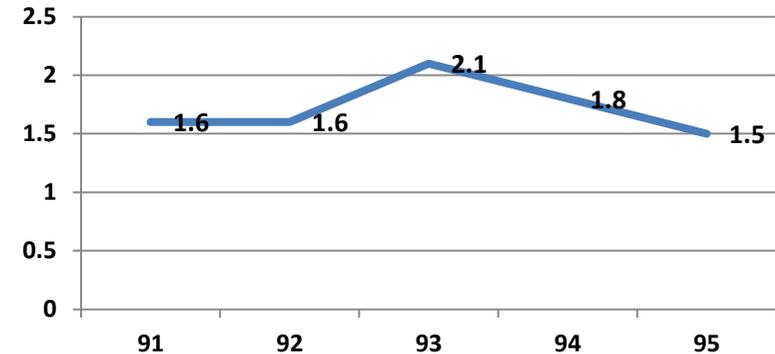
- ❖ ظرفیت کنونی: ۱۰۰ میلیون تن در سال
- ❖ عملکرد (میلیون تن):



- ❖ ظرفیت خالی: ۲۰ میلیون تن
- ❖ ظرفیت توسعه: ۱۵۰ میلیون تن
- ❖ ظرفیت خالی محور ریلی متصل به بندر: ۲/۴ میلیون تن

چابهار

- ❖ ظرفیت کنونی: ۲/۵ میلیون تن در سال
- ❖ عملکرد (میلیون تن):



- ❖ ظرفیت توسعه: ۸۵ میلیون تن در سال ۲۰۲۰

۲. ضرورت توسعه بندر چابهار؟

جمع‌بندی نظرات:

- ۱- توسعه بندر چابهار با نگاه به نیازهای داخلی آینده و تاثیرات اجتماعی همچون برقراری امنیت و توسعه شرق کشور، قابل توجیه است.
- ۲- توسعه متوازن و همه جانبه صنایع جنبی در منطقه آزاد چابهار، می‌تواند بندر چابهار را به محل ایجاد سفر تبدیل نماید.
- ۳- بندر چابهار محلی جذاب برای سرمایه‌گذاران خارجی (هند، چین، ژاپن، عمان و ...) است که می‌تواند با بهره‌مندی از تجارب بین‌المللی همراه باشد.

۳. اتصال گوادر به چابهار؟

چابهار به عنوان هاب منطقه	چابهار فعال در ترانزیت منطقه	چابهار دروازه واردات و صادرات	
توسعه فضای کاری	عدم توجیه اتصال	عدم توجیه اتصال	گوادر به عنوان بندر فرامرزی چین
ایجاد فضای رقابتی	تضعیف بندر چابهار، رونق نسبی ترانزیت زمینی (نیازمند آنالیز هزینه-فایده)	تضعیف بندر چابهار، سهولت صادرات و واردات زمینی	گوادر در نقش هاب منطقه

۴. چه کنیم؟

ورود به فضای رقابت

- افزایش سرمایه‌گذاری در چابهار
- چابهار به عنوان هاب منطقه
- تامین نیازهای چین از طریق ترانشیپمنت در چابهار
- گوادر بندر تخصصی جهت اتصال غرب چین به آب‌های آزاد برای مصارف چین و پاکستان (CPEC)
- بررسی اتصال چین به بندر چابهار همراه با ایده OBOR
- رسیدن به مقیاس اقتصادی برای چابهار و کاهش هزینه واحد حمل در مقیاس عملکرد بالا
- افزایش هزینه واحد حمل در مقیاس عملکرد کوچک با توجه به حجم عظیم سرمایه‌گذاری
- امکان شکست در رقابت با گوادر و حذف شدن از بازارهای رقابتی
- یافتن سرمایه‌گذاران بین‌المللی جهت جذب سرمایه
- چین ✓ کنسرسیوم رقبای چین ✓
- بهره‌مندی از تجارب بین‌المللی برای رقابت بهتر با گوادر

حفظ شرایط موجود

- پیشبرد سرمایه‌گذاری با شرکای هندی
- دستیابی به ظرفیت ۸ میلیون تن در چابهار
- چابهار به عنوان feeder port بندر گوادر
- حفظ حداقل عملکرد بار به عنوان feeder بندر بزرگ مقیاس گوادر
- از دست دادن بخش عمده‌ای از بازارهای منطقه و اعطای آن به گوادر
- وابستگی شدید چابهار به عملکرد بندر گوادر
- ایجاد اتصال چابهار به گوادر از طریق دریا
- عدم توجیه اتصال زمینی دو بندر
- توسعه متوازن صنایع منطقه چابهار

توقف توسعه بندر چابهار

- حفظ ظرفیت بندر چابهار در حد ۲/۵ میلیون تن
- منتفع شدن از توسعه گوادر جهت برقراری امنیت در منطقه و ...
- حذف کامل از حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی بازار جدید عرب
- رونق ترانزیت زمینی از بندر گوادر
- توجیه دولتمردان جهت کاهش انتظارات از عملکرد بندر چابهار در حمل‌ونقل آب‌های آزاد

شرایط

مزایا

معایب

اقدامات