



عکس: سازمان بنادر استان گیلان

با تقویت زیرساخت‌های جاده‌ای و ریل گذاری محقق می‌شود

افزایش سهم بنادر شمالی از توسعه دریامحور

گزارش

شیماجهانبخش

خبرنگار

همجواری گیلان با کشورهای ساحلی دریای خزر و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای شمال- جنوب فرصت مناسبی برای این استان در توسعه دریامحور فراهم کرده است. اما کارشناسان این حوزه معتقدند بهره‌مندی از ظرفیت‌های فعلی به تنهایی نمی‌تواند جوابگو باشد و نیاز است برای شکوفایی اقتصادی در حوزه دریا، زیرساخت‌های لازم در بنادر این استان فراهم شود. آنها تأکید دارند اتصال بنادر گیلان بویژه مجتمع بندری انزلی به شبکه ریل سراسری، اصلی‌ترین قطعه تکمیل‌کننده پازل توسعه دریا محور در این استان است.

«حسین یونسی» مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به ابلاغ سیاست‌های توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری اظهار داشت: سیاست کلی توسعه دریامحور سند بسیار مهمی است اما باید به این نکته توجه شود که متولی اجرای آن تنها سازمان بنادر و دریانوردی نیست بلکه بانک‌ها، سازمان شیلات، جهاد کشاورزی، میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و... هم در این حوزه مسئول هستند. پس باید برای پیشبرد این

حوزه و رسیدن به جایگاه مناسب همه دستگاه‌ها همکاری لازم را داشته باشند. همچنین باید به استان‌های ساحلی و بهره‌مند از دریا نگاه ملی داشته باشیم و این موضوع در برنامه‌های بلندمدت لحاظ شود زیرا توسعه دریامحور موجب توسعه همه بخش‌های اقتصادی در کشور می‌شود.

استفاده حداقلی از ظرفیت‌های بندری استان

یونسی اضافه کرد: با توجه به ظرفیت‌های بندری گیلان، اجرای این سیاست در این استان بسیار مهم است. البته با وجود اقدامات انجام گرفته در سال‌های اخیر همچنان از بخش کمی از ظرفیت‌های استان استفاده می‌شود. مثلاً مجتمع بندری انزلی ۱۰ میلیون تن ظرفیت دارد که در حال حاضر تنها از ۲ تا ۲/۵ میلیون تن آن استفاده می‌شود. همچنین بندر کاسپین با ۵ پست اسکله و ظرفیت ۲ میلیون تن و بندر آستارا با یک میلیون تن ظرفیت، موقعیت مناسبی را برای توسعه اقتصاد دریایی در استان فراهم کرده اما به دلیل نبود زیرساخت‌های مناسب جاده‌ای و ریلی امکان استفاده از تمام این ظرفیت‌ها امکانپذیر نیست.

ورود ریل به بنادر مهم‌ترین موضوع است

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان ایجاد رونق و شکوفایی توسعه دریامحور در بنادر به خصوص بندر

انزلی را در گرو ورود ریل به بندر و احداث جاده کمربندی خمام - امامزاده هاشم عنوان کرد و گفت: در حال حاضر بزرگترین بندر تجاری کشور که سالانه ۷۰ میلیون تن کالا در آن تخلیه و بارگیری می‌شود، فقط ۱۵ درصد حمل کالا را از طریق ریل انجام می‌دهد در حالی که در کشوری که دارای ریل است نباید کالا از طریق جاده در آتجا جا به جا شود. در این زمینه ما در استان برای توسعه بندر انزلی نیازمند ۱۴ کیلومتر ریل گذاری تا مجتمع بندری انزلی هستیم.

دولت جدید مشکل ورود ریل به مجتمع بندری انزلی را حل کند

یونسی با اشاره به بند هشت سند توسعه اقتصاد دریامحور که بر افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی تأکید دارد، افزود: اینکه چرا ریل در بندر کاسپین با پنج پست اسکله و ظرفیت ۱/۵ تا ۲ میلیون تن احداث شده اما بندر انزلی از این ظرفیت بی‌بهره ماند تنها به دلیل نبود زیرساخت‌های جاده‌ای مانند ریل و کناکرنگر بوده است. در ادوار گذشته

با افزایش محدوده تالاب انزلی به ۲۵ هزار هکتار، امکان ایجاد ریل در محدوده این بندر به دلایل محیط زیستی امکانپذیر نبود لذا امیدواریم در دولت جدید با اتخاذ تصمیمات درست، این مشکل به صورت کارشناسی حل شود و ریل به مجتمع بندری انزلی وارد شود.



وی با تأکید بر انجام اقدامات کارشناسانه و بهره‌مندی از نیروهای متخصص و ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان افزود: باید به این نکته توجه شود که اگر بندر انزلی ظرفیت خود را از ۲ به ۸ میلیون تن افزایش دهد، تردد روزانه کامیون‌ها از ۳۰۰ کامیون به یک‌هزار و ۲۰۰ کامیون افزایش خواهد یافت و این موضوع باعث ایجاد ترافیک در شهرهای انزلی و رشت می‌شود و تنها راه پیشگیری از این مشکل احداث جاده کمربندی خمام - امامزاده هاشم و اتصال ریل به بندر است. در واقع ما نمی‌توانیم حرف از اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور بزنیم اما مشکلات را حل نکنیم.



بنادر شمالی به ویژه بنادر استان گیلان در مسیر کریدور شمال-جنوب واقع شده‌اند و این موقعیت برای افزایش سهم بنادر شمال کشور در رشد اقتصادی، موقعیتی بی‌نظیر است



باعث شده شقوق ریلی و جاده‌ای نسبت به سد دریایی، جذابیت بیشتری نزد صاحبان کالا داشته باشند و از این رو افزایش ظرفیت این بندر تأثیر بسیار زیادی در توسعه اقتصاد دریایی خواهد داشت. در اصل معضل اصلی این حوزه، نبود حمل و نقل ترکیبی است زیرا بنادر ما به ریل متصل نیستند. مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان عدم استقبال صاحبان کالا از کریدور شمال-جنوب را طولانی بودن زمان ترانزیت عنوان کرد و افزود: مسیری که کالا از مبدأ تا مقصد طی می‌کند باید ۱۸ تا ۲۵ روز باشد در حالی که اکنون زمان بسیار بیشتری را تا رسیدن به مقصد طی می‌کند که به سود صاحبان کالا نیست. برای اجرای کامل سیاست توسعه دریامحور باید موانع موجود برطرف شود که در این صورت می‌توانیم به اهداف تعریف شده در این سند نیز دست یابیم.

سهم چشمگیر بنادر شمالی در اقتصاد دریایی کشور

وی سهم بنادر شمالی را در اقتصاد دریایی کشور بسیار چشمگیر عنوان کرد و افزود: بنادر شمالی در مسیر کریدور شمال-جنوب واقع شده‌اند و این موقعیت برای افزایش سهم بنادر شمال کشور در رشد اقتصادی، موقعیتی بی‌نظیر است. ما برای بنادر شمال مانند بندر انزلی چشم‌اندازی در کریدور شمال-جنوب تعریف کرده‌ایم و به دنبال کاهش زمان حمل از ۵۰ تا ۳۵ روز به ۱۸ تا ۲۵ روز هستیم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان خاطرنشان کرد: ساماندهی لجستیک و تسریع رویه‌های گمرکی بخشی دیگر از برنامه تحول ساختار فرایندها در بنادر شمالی بویژه بندر انزلی است. نکته مهم این است که بنادر شمالی ایران امکاناتی به مراتب بهتر از بنادر روسیه دارند. مثلاً بندر انزلی از ظرفیت انبارش ۳۵۰ هزار تن کالا، ۱۷ پست اسکله و از ظرفیت پهلوگیری ۱۵ کشتی برخوردار است اما این امکانات در بنادر روسیه وجود ندارد. از این رو استفاده از این موقعیت تنها با همکاری بین بخشی و اجرای طرح‌های ملی امکانپذیر است.

نبود حمل و نقل ترکیبی معضل اصلی بنادر

یونسی تعامل با جامعه بندری و ترابری دریایی داخلی و کشورهای منطقه را از دیگر برنامه‌های این سازمان برای افزایش سهم بنادر شمالی از توسعه اقتصاد دریامحور دانست و گفت: آستارا تنها شهری است که مرز آبی، ریلی و دریایی با کشورهای همسایه دارد و همین مزیت رقابتی در حمل بار است که

افزایش ۵۰ درصدی ورود شناورها به مجتمع بندری انزلی

یونسی با بیان اینکه این کارخانه کشتی‌سازی در راستای نوسازی ناوگان تجاری در دریای خزر و افزایش تعداد کشتی‌ها با مالکیت ایرانی به منظور توسعه ترانزیت و صادرات انجام می‌شود، عنوان کرد: در ماه‌های آینده مجوز کشتی‌سازی صادر و قرارداد آن در بنادر انزلی منعقد می‌شود.

وی در پایان از افزایش ۵۰ درصدی ورود شناورها به مجتمع بندری انزلی خبر داد و اضافه کرد: سال گذشته ۵۲ فروند کشتی با پرچم ایران در دریای خزر تردد داشت اما امسال تاکنون این تعداد به ۶۷ فروند رسیده است و انتظار می‌رود با توجه به اقدامات مالکان ایرانی در ثبت، تعداد کشتی‌های ایرانی موجود در دریای خزر به ۸۰ فروند هم برسد.

