



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

تعداد صفحات: 6

تاریخ برگزاری: 1399/12/18

شماره جلسه: 8

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع 08:30 ساعت خاتمه: 10:00

دستور کار جلسه:

- ✓ آسیب شناسی هزینه های ترانزیت کالا از مسیر چابهار
- ✓ گزارش جلسه کمیته ویژه بررسی مسیر کنای

هشتمین جلسه کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی روز دوشنبه مورخ 1399/12/18 در محل ساختمان مرکزی اتاق بازرگانی و با حضور مدعوین از اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان و اعضای کمیسیون برگزار گردید.

✓ فیض محمدی، رئیس هیات مدیره شرکت ستاره یاران زمین

- در تاریخ 25 بهمن ماه با تعدادی از اعضای کمیسیون حمل و نقل اتاق و برخی از فعالان اقتصادی افغانستان جلسه کارگروه برگزار شد تا شناسایی چالش ها و مقررات دو کشور صورت گیرد و بتوانیم بهره مندی بیشتری از مسیر کنای داشته باشیم.
- متأسفانه ظهر همان روز حادثه آتش سوزی در اسلام قلعه رخ داد و حلقه های مفقوده در استفاده از مسیر کنای را بیشتر برایمان آشکار کرد و نشان داد که بخش حمل و نقل افغانستان و کشور ما در اماکن دولتی افغانستان هم ایمن نیستند و خسارت ناشی از آن اتفاق را نیز شاهد بودیم. این مساله مسیر کنای را هم با خطر مواجه میکند. رویکرد ما در مسیر کنای بیشتر به سمت ارتباط با بخش خصوصی افغانستان بود؛ زیرا بخش دولتی این کشور از مسیر کاربرد خود دور است و نمیتوانیم برای محموله هایی که به این سمت میروند، از این بخش کمک بگیریم.
- طی دو دهه ارتباط با انجمنها و بخش خصوصی افغانستان این امکان به وجود آمد که ترانسفرهای فعال در این کشور را شناسایی کنیم و از کمک آنها برای حمل و نقل کالاها استفاده نماییم.
- نبود امنیت پایدار و مشکلات زیرساختی از جمله چالشهای موجود در مسیر موجود فعلی است؛ اما در حوزه مسیر کنای، همزبانی کشورهای این مسیر، به توسعه این راه کمک میکند. با پیگیری سه مرز خروجی ایران شامل: میلک، ماهیرود و دوغارون، به این نتیجه رسیدیم که میلک را به عنوان مرز ترانزیتی در نظر بگیریم.
- در جلسه کارگروه تلاش کردیم تنگناها و مشکلات را شناسایی کنیم. یکی از مشکلات در حوزه تجارت ما نبود بیمه مطمئن است و حادثه آتش سوزی در اسلام قلعه هم بیمه ها و هم تجار را دچار هراس نمود و نشان داد که باید به دنبال چاره ای باشیم تا بتوانیم بیمه را به آن سمت ترغیب کنیم و با بیمه های مطمئنی کار کنیم.
- مسیر کنای برای افغانستان دارای دو اهمیت است، نخست اینکه، این کشور برای اولین بار به عنوان کشور ترانزیتی شناسایی میشود و دوم اینکه، نبود امنیت باعث میشود که از ناوگان افغانستانی در آن مسیر استفاده کنیم.
- یکی از مزایای این مسیر برای صادرکنندگان ایران را امکان حمل بار با تناژ بالا می باشد که این موضوع در کاهش هزینه حمل از این مسیر موثر است.
- چشم انداز آینده ما باید این باشد که مسیر هرات، میمنه، قیصار را توسعه دهیم. کشورهای دنیا در حوزه ترانزیت هزینه های بسیاری می کنند اما متأسفانه ما در 200 کیلومتر باقیمانده از میمنه تا قیصار هنوز نتوانسته ایم کاری کنیم. با هزینه در این زمینه



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

تعداد صفحات: 6

تاریخ برگزاری: 1399/12/18

شماره جلسه: 8

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع 08:30 ساعت خاتمه: 10:00

میتوانیم مسیر را کوتاه نماییم. مزیت دیگر این مسیر این است که در صورت ساخته شدن، با توجه به نزدیکی 4 استان افغانستان در این مسیر با ایران، امکان خوبی برای حمل کالاهای ایرانی میتوان به وجود آورد و از طرفی، امکان حمل 12 ماهه در این مسیر وجود خواهد داشت.

• اگر این مسیر را فعال نماییم، کریدور شمال به جنوب هم فعال خواهد شد و از طریق ریل میتوانیم بخشی از انتقال کالایی که توسط دریا انجام میشود را حمل نماییم.

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

• در همایشی نیم روزه آسیبها و مزایای این مسیر را بررسی خواهیم کرد و به اطلاع فعالان حوزه حمل و نقل میرسانیم.  
 • با توجه به مشکلات موجود در انتقال کالا از مسیر دوغارون، مسیر کنای میتواند تاثیر مطلوبی داشته باشد و فعال شدن آن میتواند، بهترین مسیر برای دستیابی به کشورهای آسیای میانه باشد.

**✓ خواجهی، مدیرعامل شرکت دور آسیا یگانه دی**

• درباره مرز میلک و جایگزینی آن برای ترانزیت کالاها باید بررسی بیشتری صورت گیرد؛ این مرز برای این اتفاق باید پتانسیلهای خاصی داشته باشد و این ظرفیت باعث میشود امکانهای خاصی برای آن در نظر بگیریم. اگر در این مسیر، سند واحد جاده ای و گمرکی بین سه کشور به صورت پروتکل تنظیم شود، برای راننده ها هم بهتر خواهد بود.

**✓ شهدادی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی بندر چابهار**

• محصولات ازبکستان در سال جاری از طریق افغانستان و چابهار به هندوستان ترانزیت شد و بررسیهای آن مسیر صورت گرفته است و میتوانیم کمک کنیم که بخشی از کالاهای این مسیر هم از کنای منتقل گردد که البته این موضوع نیازمند بررسی است.

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

• درباره اهمیت بندر چابهار برای حوزه حمل و نقل خراسان رضوی باید گفت: به جهت ترافیک بار در بندرعباس، سالها تمایل داشتیم که از ظرفیتهای بندر چابهار استفاده کنیم؛ اما همواره مشکلاتی درباره بحث تامین ناوگان و ورود کشتیها به منطقه آزاد چابهار وجود داشته است

• بندر چابهار برای حمل کالا به کشورهای آسیای میانه، بهترین موقعیت را دارد و باید مشکلات و مزایای این مسیر را بررسی نماییم.

**✓ شهدادی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی بندر چابهار**

• در جلسه گذشته اعلام کردیم که هندیها 8.5 میلیون دلار در بندر چابهار سرمایه گذاری کرده اند. امروز هم اعلام میکنیم که در روزهای گذشته 10 میلیون دلار دیگر برای تجهیزات در این بندر هزینه کرده اند. این نشان میدهد که اهمیت چابهار برای کشوری چون هند چقدر زیاد است و این کشور برای دستیابی به آسیای میانه تا چه حد روی این بندر حساب کرده اند.

• نکته اینجاست که شاید فعالان حمل و نقل خراسان، در کوتاه مدت هزینه های ارسال بار از چابهار را زیاد بدانند اما در بلندمدت قطعاً این مسیر آثار مثبتی برای بخش حمل و نقل خراسان رضوی خواهد داشت.

**✓ عطایی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد**

• با وجود اینکه سرمایه گذاری هنگفتی از سوی کشور هند در چابهار اتفاق افتاده؛ اما قول و قرارهایی برای حمل کالا از طریق چابهار یا واردات از روسیه از این مسیر صورت نگرفته است و باید بدانیم مشکل این موضوع چیست؟ یکی از مشکلات ما در چابهار همین یک سر بار بودن است و کامیونی که به آن سمت میرود، حتماً برای بار برگشت باید بتواند اقدام کند. اگر کشور هند را ترغیب نماییم که بار خود از روسیه را از طریق ایران ترانزیت کند، میتوان به دو سر بار شدن کامیونها امید داشت. هند در گذشته گفته بود 2.5 تن کالای مورد نیازش را از مرزهای شمالی ایران وارد میکند و باید ببینیم چرا این اتفاق نیفتاده است.



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

تعداد صفحات: 6

تاریخ برگزاری: 1399/12/18

شماره جلسه: 8

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع 08:30 ساعت خاتمه: 10:00

- متأسفانه اینکه چرا چابهار نسبت به بندرعباس رونق نگرفته به این دلیل است که مرز میلک رونق چندانی نگرفته و ورود کامیونهای افغانستانی در آن مسیر، به کندی صورت میگیرد. از طرفی، نزدیک به 120 درصد افزایش کرایه از آن مسیر در همین هفته داشتیم و این موضوع موجب نارضایتی تجار شده است. استان سیستان و بلوچستان باید مشکل مرز میلک برای ورود و خروج کامیون را برطرف کند.
- در رابطه با اهمیت ایجاد خطوط منظم کشتیرانی به ویژه از دبی و «جبل علی» و کشورهای هدف به چابهار باید گفت این مشکل را در شمال کشور هم داریم و به دلیل نبود خطوط منظم، برای کشتی رو- رو استقبال از مسیر بندر امیرآباد نشد. اگر بندر چابهار فضا را برای فعالیت کشتیرانی های بخش خصوصی در کنار کشتیرانی ایران باز کند، آثار خوبی را اشهد خواهیم بود.
- ✓ **خواجوی، مدیرعامل شرکت دور آسیا یگانه دی**
- چابهار برای اینکه در انتقال کالا مانند بندرعباس شود، نیازمند امکاناتی است. بندر چابهار باید توسعه داده شود و رو به رونق برود. مرز میلک برای انتقال کالا به افغانستان هم اکنون نقطه عطف ماست و نوک پیکان قرار دارد؛ اما تسهیلات و امکانات زیربنایی که در میلک وجود دارد، مانعی بزرگ برای رشد و توسعه چابهار خواهد بود. مگر اینکه میلک را همزمان با چابهار توسعه دهیم و به همان اندازه که به چابهار اهمیت میدهم، به میلک نیز اهمیت دهیم. در واقع، باید ظرفیتهای میلک را برآورد کنیم تا بتوانیم از چابهار هم استفاده مطلوب نماییم.
- ✓ **دشتی، عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی**
- برای رونق چابهار دو بخش خصوصی و دولتی باید در کنار هم باشند، اولین اقدامی که میتوان برای رشد بندر چابهار در خصوص آن برنامه ریزی کرد، موضوع بارانداز یا محلی برای جمع آوری کالاست. قطعا در بخش خصوصی نمیتوانیم به تنهایی در این زمینه ورود کنیم. وجود بارانداز برای کانتینرها بسیار مهم است؛ صرف تسهیلات دهی سازمان بنادر و دریانوردی نمیتواند این انگیزه را ایجاد نماید.
- در بحث حمل و نقل، با توجه به خودمالکی بودن این حوزه در ایران، مقرون به صرفه بودن کرایه حمل بسیار مهم است؛ حال آنکه، امکاناتی که در چابهار گذاشته شده بیشتر متوجه صاحبان کالاست تا بخش حمل و نقل.
- **فیض محمدی، رئیس هیات مدیره شرکت ستاره یاران زمین**
- بندر چابهار باید رونق یابد و بخش دولتی قدرت بیشتری برای امکانات دهی به این بندر دارد. لازم است خط انتقال کالا از جبل علی راه اندازی شود و به سمت چابهار بیاید. همچنین در صورت راه اندازی خط 80-90 کانتینری در این بندر، بخش خصوصی هم تمایل به فعالیت دارد.
- ✓ **کمال نوری، مدیرعامل شرکت فلات ناوگان نور آسیا**
- دو نوع تعارض منافع در حوزه مسیر چابهار وجود دارد، یک نوع، تعارض منافع امنیتی است که کشورها میخواهند این مسیر را تحت الشعاع قرار دهند و این تعارض منافع باعث میشود علیه این مسیر کار کنند و اثر آن در افغانستان دیده میشود. تعارض منافع دیگری هم در بخش خصوصی داریم؛ اپراتورهای بندرعباس ممکن است به جهت منافع در این بندر یا دیگر بنادر، در توسعه نیافتگی بندر چابهار اثرگذار باشند. این موضوعات باید بررسی و مرتفع گردد.
- لازم است سرعت بیشتری برای امکانات دهی و توسعه مسیر چابهار صورت گیرد؛ زیرا در 20 سال گذشته اتفاق چندانی نیفتاده است.



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

تعداد صفحات: 6

تاریخ برگزاری: 1399/12/18

شماره جلسه: 8

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع 08:30 ساعت خاتمه: 10:00

✓ دانش، مدیرعامل شرکت آسا برودت طوس

- قرنطینه موجود در مرزهای میلک و دوغارون گاها اجازه نمیدهد که بتوانیم از این مسیر استفاده کنیم. از طرفی بالا بودن هزینه ها، باعث میشود بیشتر، کشتی های فله بر در مسیر بندر چابهار فعال باشند.
- عدم توقف در خروجی مرز میلک میتواند تاثیر بسزایی در انتقال کالا از چابهار داشته باشد.

✓ ابوبکری، مدیرعامل شرکت آب تمیم گیتی

- تا زمانی که بحث خط منظم دریایی را راه اندازی نکنیم، فرقی بین چابهار با دیگر شهرهایی که بندر ندارند، وجود نخواهد داشت. نکته اینجاست که برای توسعه بندر چابهار نباید از جیب بخش خصوصی هزینه کرد؛ بلکه دولت و کشتیرانی جمهوری اسلامی باید وارد عمل شوند. تاجری که بار از چین دارد، باید بار را به جبل علی و سپس بندرعباس ببرد، که این موضوع هم هزینه و هم زمان را برای حمل کالای او افزایش میدهد. معتقدیم که دولت باید برای 6 ماه حداقل انتقال کالا از چابهار به جبل علی و سپس چین را راه اندازی کند و سرویس منظمی در این زمینه وجود داشته باشد تا چابهار رونق گیرد.

✓ شهدادی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی بندر چابهار

- درباره مبحث کنوانسیون تیر و عضویت در آن، شاید بالغ بر 10 بار این پیشنهاد را به دستگاههای تصمیم گیر داده ایم که وقتی در حمل و نقل چند وجهی کار میکنیم، باید سند جامع حمل و نقلی برای حمل کالا صادر شود؛ این اتفاق حداقل برای کشورهایی که در تفاهم نامه ای مشترک کار میکنند، باید بیفتد. وقتی کالا وارد گمرک چابهار میشود، توسط شرکت حمل و نقل کننده به گمرک اظهار میشود که این برای صادرکننده کالا با نگرانی همراه است.
- پیشنهادهای که مطرح میشود را در کارگروههای دولتی مطرح خواهیم کرد. هم اکنون در مرز میلک پل دوم برای عبور کامیونها تثبیت شده اما طرف افغانستانی آمادگی لازم را ندارد.
- درباره سرمایه گذاری در چابهار باید عرض کنم وقتی ریل به بندر وارد میشود، ناگزیر از این هستیم که ترمینالهای مخصوص برای برخی کالاها مثل غلات، سوخت و گوگرد داشته باشیم. هر شرکت بخش خصوصی که در این زمینه بخواهد ورود کند، ما حاضریم همکاری کنیم. به مجرد اینکه ریل چابهار راه اندازی شود، شرکتهایی که برای ایجاد ترمینال ریلی آن اعلام آمادگی کرده اند، اقدام میکنند.
- در پاسخ به موضوع خطوط منظم کشتیرانی در مسیر بندر چابهار نباید به ساخت بندر و تامین تجهیزات اکتفا کنیم و باید به خطوط منظم کشتیرانی بپردازیم. تخفیفاتی برای راه اندازی خطوط منظم هدفگذاری شده است. خوشبختانه هم اکنون سه خط کشتیرانی بزرگ در چابهار در حال فعالیتند اما دغدغه ای که این خطوط دارند، بار است. خطوط کشتیرانی هر 10 روز یکبار از چابهار برای ترانزیت کالا حرکت میکنند. شاخصها نشان میدهد که مسیری که طی میکنیم با وجود دغدغه ها و مشکلات، آینده ای امیدوار کننده دارد.
- بهتر است فعالان حوزه حمل و نقل خراسان با هم صفان خود در بندر چابهار ارتباط برقرار کنند چون تا جایی که میدانیم دو شرکت حمل و نقلی در حوزه کشتیرانی فعالیت میکنند و تماس دو طرف با یکدیگر شاید در کاهش هزینه ها هم اثرگذار باشد.
- در موضوع تعارض منافع کشورهایی که از چابهار استفاده میکنند، با اطمینان عرض میکنم هیچ تعارض منافعی بین کشورها وجود ندارد و اتفاقا ظرفیت خوبی در بندر چابهار برای جلوگیری از تعارض وجود دارد.
- محدودیتی برای ورود کشتی به چابهار وجود ندارد اما نگرانی در تامین بار است. در حال حاضر به طور متوسط هر ده روز، کشتی کانتینری با مبدا و مقصد هند و دبی وارد بندر چابهار میشود و امکان حمل کالاهای رفت و برگشتی صادراتی و وارداتی و ترانزیتی وجود دارد.



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

تعداد صفحات: 6

تاریخ برگزاری: 1399/12/18

شماره جلسه: 8

رئیس جلسه: آقای زمانیان دبیر جلسه: آقای خیاط ساعت شروع 08:30 ساعت خاتمه: 10:00

- هندیها بر استفاده از این مسیر مصر هستند. شرکتهای بزرگ هند که کار لجستیکی در سه حوزه حمل و نقلی ریلی، دریایی و جاده ای میکنند، برنامه ای برای انتقال چای و برنج از بندر چابهار به روسیه دارند.
- استان خراسان رضوی و ظرفیتهایش در حوزه واردات و صادرات برای ما بسیار مهم است و توانمندی شرکتهای حمل و نقل این استان، ما را ترغیب کرده که به سراغ این استان بیاییم زیرا ظرفیتهای ایجاد شده در بندر چابهار میتواند برای حمل کالاها از این خطه موثر باشد. معتقدیم ظرفیتهای به وجود آمده در چابهار باید با ظرفیتهای حمل و نقلی در کشور گره بخورد.
- ✓ **محمدزاده، مسئول بازاریابی اداره کل بنادر و دریانوردی بندر چابهار**
- هندوستان با توجه به رشد اقتصادی خوبی که دارد، همیشه نگاه ویژه ای به افغانستان و آسیای میانه و اروپا داشته است. بحث بندر چابهار و تفاهم نامه سه جانبه کشورها در این بندر هم در راستای همین موضوع و تبادل کالایی هندوستان با کشورهای آسیای میانه و کشورهای شمال ایران است. وزیر امور خارجه هندوستان هم اخیرا تاکید ویژه ای بر استفاده از مسیر بندرچابهار کرده است.
- ✓ **بهرام محمدپور، مسئول ترانزیت اداره کل بنادر و دریانوردی بندر چابهار**
- ✓ **استان خراسان رضوی به عنوان استانی برای توسعه محور، در بخشهای سرمایه گذاری کمرنگ است. استان اصفهان برای سرمایه گذاری در چابهار ورود کرده اند و انتظار ما از بخش خصوصی خراسان هم حضور در چابهار است. در کشور ما حدود 5هزار کانتینر یخچالی کم داریم خرید این کانتینرها باعث توسعه صادرات محصولات کشاورزی میشود.**
- ✓ **زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد**
- تمایل شرکتهای به این است که کامیونها به بندر چابهار بیاید اما مشکل کار کجاست؟ به این توجه کنیم که در حوزه ترانزیت از افغانستان، ناوگان افغانستانی کم است و علت آن، مشکلات مرز میلک است. شرکتهای ما صد در صد تمایل به استفاده از مسیر بندر چابهار دارند. از طرفی، صاحب کالای افغانستانی با شرکت حمل و نقل ریلی ایرانی هماهنگ میکند که بار را به کدام بندر بفرستد و نقش شرکت در این موضوع موثر است. پیشنهادم این است که اگر بخواهیم کالاهایی که به بندرعباس داریم به بندر چابهار بفرستیم، لازم است نماینده ای از اتاق بازرگانی سیستان و انجمن کشتیرانی و انجمن حمل و نقل خراسان در نشستی به راهکاری با سازمانهای مرتبط برسند؛ زیرا آنجا محدودیتهایی در برخی از دستگاههای دولتی وجود دارد؛ در برخی از این دستگاهها، نگاه اولویت دهی به شرکت های حمل و نقلی استان خود یعنی سیستان و بلوچستان وجود دارد. اگر در زمینه حضور شرکتهای حمل و نقل و بخش خصوصی خراسان رضوی تسهیل صورت گیرد، ما هم شرکتهای صادراتی را ترغیب میکنیم که بارهایشان را از بندر چابهار حمل کنند.
- کانتینرهای یخچالی هم باید قابلیت دریانوردی داشته باشند و این در دست شرکتهای کشتیرانی است و باید در این زمینه درخواست کرد.
- ✓ **شهادی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی بندر چابهار**
- در بندر چابهار به عمق 16 متر برای پهلوگیری کشتیها در اسکله امکان تخلیه و بارگیری وجود دارد و کشتیهایی با ظرفیت 18 کانتینر روی عرشه میتوانند خدمات دهی کنند. میانگین تخلیه کالا برای کانتینرها با همین تجهیزات، 22 باکس برای یک ساعت است و نگرانی بابت تجهیزات و زیرساختهای بندری نیست.

مصوبات:

- ❖ **برقراری جلسات مشترک با اداره بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ، جهت آشنایی بیشتر اعضای اتاق از فرصت های بندر چابهار**



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

تعداد صفحات: 6

تاریخ برگزاری: 1399/12/18

شماره جلسه: 8

رئیس جلسه: آقای زمانیان ..... دبیر جلسه: آقای خیاط ..... ساعت شروع 08:30 ساعت خاتمه: 10:00

حاضرین جلسه:

آقایان: زمانیان، عطایی، شهدادی، محمدزاده، محمدپور، محمدی، خیاط، نوری، دانش، فیض محمدی، آریافر، نگهبان، سپهرفر، خواجهوی، ابوبکری، صبوحی، دشتی، خردمند  
خانمها: دهستانی، صنعت کار، صفدری (خبرنگار)