

بندر ها، میزبان سرمایه گذاران خصوصی و خارجی

سعیدنژاد، رئیس سازمان بنادر و دریانوردی: بیشترین و سریعترین اثرگذاری برجام در حوزه دریا بود

کنند. فرانسویز کالا بین بنادر خودمان هم نقش قابل توجهی دارد. از جهت دیگر اهمیت بنادر در توسعه منطقه ای بسیار قابل توجه است. محور اصلی فعالیت های اقتصادی مادر بندر امام خمینی و بندر ماهشهر صورت می گیرد. بندر گناوه و بندر لنگه نیز در شمال و جنوب کشور نقش قابل توجهی در شهرهای ساحلی دارد. مجموعه فعالیت های دریایی در ایران در حدود ۴ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور است. این ۴ درصد، شامل مجموعه فعالیت هایی است که در حوزه تجارت و گردشگری دریایی داریم.

گردشگری دریایی در ایران چقدر رونق دارد؟

این حوزه طی سال های گذشته از رشد خوبی برخوردار بوده است. سالانه ۱۷ میلیون مسافر بین بنادر و جزایر تردد می کنند. حجم زیادی سرمایه گذاری برای بخش خصوصی اختصاص دادیم. فعالان بخش خصوصی الان در حوزه آب های سرزمینی بین بنادر شهید حقانی، قشم، کیش و... در حال فعالیت هستند.

به گشایش های پسابرجام اشاره کردید اما پیش از توافق هسته ای، بنادر ما به طور ملموس با چه محدودیت هایی مواجه بوده است؟

قبل از اینکه این اتفاق بیفتد، خطوط کشتیرانی ایران به طور کلی در تحریم بودند. تعداد زیادی از کشتی های مادر لنگرگاه آب های سرزمینی خودمان متوقف بودند و اگر باری هم می توانستیم بیاوریم، مجبور بودیم از طریق کشورهای خارجی وارد کنیم. به اجبار کالاهای ما به بنادر منطقه با کشتی های کوچکتر ارسال می شد. همین مسأله، افزایش قیمت و هزینه حمل و نقل کالای ما را در بحث رقابت منطقه ای برای تجارت کالا کاهش می داد.

پیش از توافق هسته ای امکان بیمه های معتبر بین المللی برای کالاها و همین طور کشتی های ایرانی فراهم نبود و این مسأله باعث می شد قدرت رقابت ما کم شود. فعالیت مؤسسات رده بندی دریایی برای امکان فعالیت کشتی های ضروری است اما خدمات دهی آنها به کشتی های ایرانی متوقف شده بود. البته ما در داخل روش هایی اتخاذ کرده بودیم و مؤسسات رده بندی داخلی داشتیم. در حوزه فعالیت و بیمه داخلی، کارهای خودمان را پوشش می داد ولی حوزه فعالیت گسترده امکان پذیر نبود. الان ۱۸ خط کشتیرانی به بنادر ایران

می آیند که تا پیش از برجام، چنین چیزی امکان پذیر نبود.

برای تجهیز بنادر با چه کشورهایی و به چه میزانی قرارداد خارجی بسته شده است؟

با کشورهای اروپایی مثل آلمان و ایتالیا قرارداد بسته ایم و البته قرار است آنها فعالیت هایشان را با سازندگان اروپایی به طور مشترک انجام دهند. بخشی از این کارها در ایران و بخشی در اروپا انجام می شود. در حوزه دریایی در بخش بنادر و تجهیزات بنادر جمعاً حدود ۸۰۰ میلیون دلار قرارداد در حال انعقاد داریم.

منابع مالی این قراردادها از کجا تأمین می شود؟ بخش خصوصی داخل چه نقشی در آن دارد؟

این منابع از سه منبع مختلف تأمین می شود. بخشی از آن از طریق سرمایه گذاری خارجی است. بخشی از طریق فاینانس خارجی و بخشی هم از طریق صندوق توسعه ملی انجام می شود. در حوزه سرمایه گذاری هم سرمایه گذاران داخلی و خارجی در کنار یکدیگر حضور دارند. در سیاست های کلان این طور طراحی شده که اسکله ها توسط دولت یا سازمان بنادر عموماً ایجاد شده اند، اما تأسیساتی که داخل بنادر داریم، انبارها و سیلوها توسط بخش خصوصی سرمایه گذاری و ساخته می شود. در آینده نیز همین روش ادامه پیدا خواهد کرد.

□ **ریحانه یاسینی /** ۴ درصد از تولید ناخالص داخلی ایران، توسط فعالیت های بنادر تأمین می شود. همین رقم، اهمیت این بخش را در اقتصاد نشان می دهد. بخشی که در سال های تحریم، محدودیت های ایجاد شده در آن ضربه سنگینی به پیکره صادرات و واردات کرده بود و حالا یک سال است اوضاع تجاری آب های ایرانی، بهبود پیدا کرده است. محمد سعیدنژاد، رئیس سازمان بنادر و دریانوردی ایران و معاون وزیر راه و شهرسازی در گفت و گو با «ایران» وضعیت بنادر را تشریح کرده است.

برجام در حوزه بنادر و دریا چطور تأثیر گذار بوده است؟

بیشترین تأثیرات برجام و سریعترین اثرگذاری را در حوزه دریاداشتم چرا که پیش از آن هم در دوره تحریم، مشکلات زیادی برای مان ایجاد شده بود. شرکت های رده بندی کشتی ها و بیمه ها فعالیت هایشان را محدود و مشکلات جدی به وجود آورده بودند اما پس از اجرایی شدن برجام به این دلیل که پیش بینی های مختلفی را از قبل داشتیم، بلافاصله در حوزه بنادر و دریانوردی، بیشترین نتیجه ها را برداشت کردیم. خطوط کشتیرانی ایران و شرکت های نفتکش امکانی پیدا کردند که به همه بنادر اروپایی تردد داشته باشند.

در بخش بندری کشتی های خطوط مختلف دنیا ورودشان به ایران از سر گرفته شد؛ کشتی های مختلف در بندر شهید رجایی مستقر شدند و حالا ۶ خط بزرگ دنیا در اینجا فعالیت می کنند. همچنین قرارداد سرمایه گذاری هندی ها در چابهار و قرارداد فاینانس مالی را علاوه بر سرمایه گذاری مستقیم داشتیم. حالا تقریباً ۹ شرکت بزرگ دریایی در بندر شهید رجایی فعالیت می کنند. کارهای اجرایی مان هم در بندرهای مختلف سرعت گرفته و تقریباً تمام کارها برای راه اندازی فاز ۲ بندر شهید رجایی انجام شده است. خرید تجهیزات برای بنادر نیز بعد از تحریم امکان پذیر شد. الان از شرکت های بزرگ و معتبر، تجهیزات بندر سازی خریداری می کنیم و پیش از برجام، این مسأله امکان پذیر نبود. برای خرید تجهیزات نیز از طریق بانک های معتبر خارجی مانند بانک های اروپایی تأمین اعتبار کرده ایم که پیش

از این امکان پذیر نبود. تجهیزات کانتینری نیز بسرعت وارد کشوری می شود و بندر شهید بهشتی چابهار کار ساختش امسال تمام می شود. سپس می توانیم این بندر را در مراسمی بین المللی به بهره برداری برسانیم. برای تجهیزات بندر رجایی در چابهار نیز گشایش اعتبار داشتیم و از کشورهای بزرگ اروپایی خرید کردیم. بخشی از این تجهیزات وارد کشور شده و از این جهت ها توفیقات بسیار خوبی داشته ایم. همین طور سرمایه گذاری زیادی در بخش خصوصی بنادر انجام شده است. در هفته حمل و نقل در تاریخ ۲۶ آذر طی مراسم باشکوهی در هتل هما ۳۶۰۰ میلیارد تومان قرارداد سرمایه گذاری با بخش خصوصی منعقد کردیم. جمع کل قراردادهای ما هم به حدود ۹ هزار میلیارد تومان می رسد. طی سال گذشته، میزان کانتینرها نیز افزایش داشته و از همه این ها مهم تر باتوجه به سیاست های توسعه اقتصاد مقاومتی صادرات ما نسبت به واردات پیشی گرفته است.

بنادر ایران به طور ملموس چه نقشی در اقتصاد ما دارند؟

حدود ۹۰ درصد از عملیات تجارت خارجی ایران از طریق بنادر انجام می شود، در حوزه صادرات نقش بنادر حدود ۸۰ درصد و واردات نیز بالغ بر ۹۰ درصد است. بنادر دروازه اصلی تجارت بین المللی ما هستند و نقش مهمی در ترانزیت کالا دارند و بر همین اساس می توانند ایجاد اشتغال

سال ۹۶ شاهد افتتاح آن خواهیم بود. مناقصه قطعه دوم این آزادراه نیز در حال انجام است. به طور کلی سرعت عملیات اجرایی در آزادراه تهران-شمال در دولت یازدهم چند برابر شده که برای تحقق این امر حدود ۳ هزار و ۴۰۰ نیروی کار مستقیم و بیش از هزار دستگاه ماشین سنگین در این طرح فعال هستند.

۵ محور بزرگ مقیاس آزادراهی دیگر کدام محورها هستند و کی به سرانجام می رسند؟

آزادراه کنارگذر جنوبی تهران با طول ۱۵۸ کیلومتر دومین محور بزرگ مقیاس آزادراهی در دست ساخت است. این آزادراه در کاهش تردد و وسایل نقلیه سنگین از تهران مؤثر است و بخشی از کریدور شرقی-غربی کشور محسوب می شود که علاوه بر اینکه بار ترافیکی را از تهران و کرج می کاهد موجب صرفه جویی در مصرف سوخت نیز می شود و امیدواریم قطعه اول آن تا انتهای دولت به اتمام برسد.

تقریباً حدود ۲ هزار کیلومتر

تفاهمنامه با شرکت های خارجی یا گروه های ایرانی خارجی در حال مبادله است و از کشورهای ایتالیا، کره، چین، اسپانیا، آلمان، ترکیه و روسیه برای سرمایه گذاری در آزادراه های کشور اعلام آمادگی کرده اند

آزادراهی جنوب به شمال محسوب می شود که تهران را به بندر امام خمینی وصل می کند. تکمیل آزادراه قزوین به رشت که بخشی از آن در کنار منجیل در ابتدای سال ۹۶ زیر بار ترافیک خواهد رفت. تمام این ۶ محور روند توسعه خوبی دارند و فکر می کنم در سال ۹۶ و ۹۷ پرونده آنها بسته خواهد شد. آزادراه همت-کرج نیز از آزادراه های مؤثر در ترافیک استان تهران است که با تکمیل شدن آن کره ترافیک پایتخت در سرفه شمال و شمال غرب کشور گشایش می یابد.

آیا در این بخش نیز برای جذب سرمایه خارجی موفق بوده اید؟

برای جذب سرمایه خارجی در بخش آزادراهی در حال مذاکره هستیم که آنها نیز وارد کار شوند. تقریباً حدود ۲ هزار کیلومتر تفاهمنامه با شرکت های خارجی یا گروه های ایرانی خارجی در حال مبادله است و از کشورهای ایتالیا، کره، چین، اسپانیا، آلمان، ترکیه و روسیه برای سرمایه گذاری در آزادراه های کشور اعلام آمادگی کرده اند.

در خصوص وضعیت ایجاد بزرگراه ها و تکمیل کریدورهای کشور نیز توضیح دهید؟

اکنون بالغ بر ۱۷ هزار کیلومتر بزرگراه در کشور داریم. اما اگر بخواهیم تمام شبکه های شریانی کشور را که نزدیک به ۳۵ هزار کیلومتر هستند، به بزرگراه و آزادراه تبدیل کنیم باید ۱۵ هزار کیلومتر دیگر بزرگراه و آزادراه بسازیم. با اجرای این طرح شبکه بزرگی از آزادراه و بزرگراه خواهیم داشت. به این منظور برنامه داریم ۱۰ کریدور در محورهای شمال به جنوب و شرق به غرب تعریف شده اند که عمدتاً مرزی نیز هستند. یعنی می توانند هم نیاز داخلی و هم ترانزیت مرزی را تأمین کنند. هدف از اجرای این ۱۰ کریدور رفع گلوگاه های ترافیکی کشور است و بر اساس بررسی های انجام شده ۳ هزار و ۲۰۰ کیلومتر آنها گلوگاه ها و حلقه های ناپیوسته کریدور هستند که اولویت اول توسعه اند. متوسط توان ساخت مادر بزرگراه ها هزار و ۲۰۰ کیلومتر است که امسال هزار و ۹۰ کیلومتر در دست داریم و ۸۲۷ کیلومتر آن در قالب طرح های اقتصاد مقاومتی تعریف می شود.

تبدیل بزرگراه ها به آزادراهی از مواردی است که اخیراً بر آن تأکید می شود. در این زمینه چه کارهایی انجام شده است؟

الان ۳ هزار کیلومتر از بزرگراه های کشور را اولویت بندی کردیم که به آزادراه تبدیل کنیم. به این منظور اقداماتی نظیر ارتقای ایمنی و افزایش عرض و ایجاد تقاطع غیر همسطح را در دستور کار قرار دادیم. امیدواریم با جذب سرمایه خارجی بتوانیم این کار را انجام دهیم. از جمله این طرح ها که در حال رسیدن به سرانجام است محور بوئین زهرا-قزوین-ساوه است. سرمایه گذار داخلی آن با شریک خارجی مشارکت می کند.

