

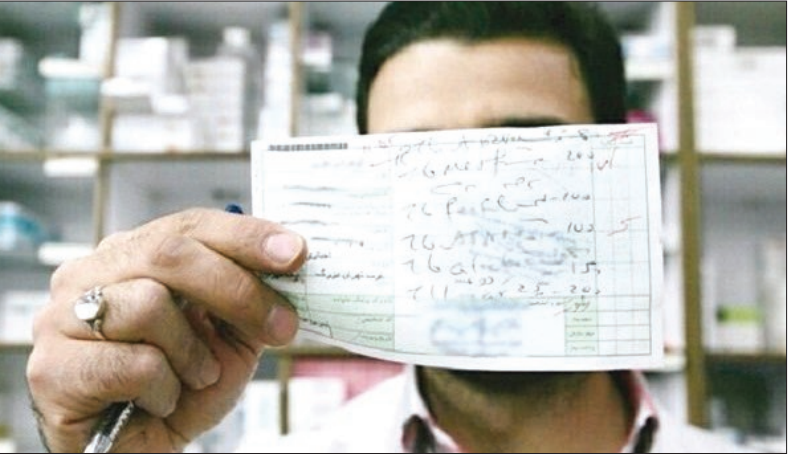
# چابهار در برزخ!

با گذشت بیش از ۵ سال از حضور هندی هادر بندر چابهار نگاه‌های متفاوتی در باره عملکرد آن هادر توسعه این بندر وجود دارد. تیر ماه امسال قرارداد ۱۰ ساله بهره‌برداری قرار است منعقد شود. وزیر راه در گفت‌وگویی با ما از روند کار هادر این بندر مهم گفت

**رعبت نواز** – چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال – جنوب جایگاه مهمی دارد. این بندر به یک نقطه ارتباطی و حیاتی برای ارسال کالاهای هندی به افغانستان و فراتر از آن در آسیای مرکزی تبدیل شده‌به همین دلیل کارشناسان مسائل منطقه بر این باورند که بندر چابهار از نظر مبادلات اقتصادی برای هند اهمیت زیادی دارد و مهم‌ترین علت آن موقعیت راهبردی این بندر است. هند به دنبال این است که با استفاده از بندر چابهار تهدیدات ناشی از همکاری‌های ترانزیتی چین و پاکستان، به عنوان دو رقیب سنتی خود در منطقه را خنثی کند و از بندر چابهار که به موازات بندر گوادر پاکستان است هزینه‌های ترانزیتی خود را کاهش دهد. به همین منظور از سال ۹۲ موضوع همکاری ایران و هند در بندر چابهار، جدی شده و مذاکرات برای رسیدن به یک قرارداد ۱۰ ساله شروع شد تا این که خرداد سال ۹۵ بعد از هشت دوره مذاکرات با حضور نخست وزیر هند در تهران متن قرار داد تقریبا نهایی شد و فقط موضوع بر سر سازو کار (مرجع داخلی یا بین‌المللی داشتن) حل اختلاف باقی ماند و نهایی نشد ولی در همان موقع قرار داد موقتی برای شروع کار نوشته شد که اکنون تاثیر ماه ۱۴۰۰ تمديد شده است تا بعد از آن درباره انعقاد قرارداد ۱۰ ساله تصمیم گیری نهایی شود با این حال کندی هند در سرمایه گذاری هایی که متعهد شده بود باعث شد زمزمه هایی در باره حذف آن از ادامه همکاری در این بندر مهم به گوش برسد البته در این میان برخی هم معتقدند با توجه به اهمیت حفظ هند در فضای بالانس رقابت با چین و کسب حداکثر منفعت برای کشور بهتر است که همکاری با آن ادامه داشته باشد. این دیدگاه ها باعث شده قرارداد همکاری با هند در بندر چابهار در برزخی قرار بگیرد که تیر امسال فرجام آن مشخص می شود. با این حال ما در ادامه ضمن بررسی آخرین وضعیت سرمایه گذاری هند در گفت‌وگو با وزیر راه از اهمیت این کریدور ترانزیتی و نگاه موافقان و مخالفان به ادامه همکاری با هند نوشته ایم.

■ **اهمیت استراتژیک بندر چابهار**

مسیر اتصالی کریدور شمال – جنوب دسترسی ایران به سواحل خلیج فارس، دریای عمان و سواحل دریای خزر موجب شده تا در سال های اخیر توجه تولید کنندگان بزرگ اقتصادی جهان بسیار به ایران جلب شود. کریدور شمال – جنوب



# هفت خان بیماران خاص!

روایت یک همراه بیمار از سرگردانی بیماران خاص در بالاوپایین تایید نسخه‌ها بین داروخانه، بیمه خدمات درمانی و بیمه تکمیلی

همراه شدم تا هفت خان راپشت سر بگذاریم.

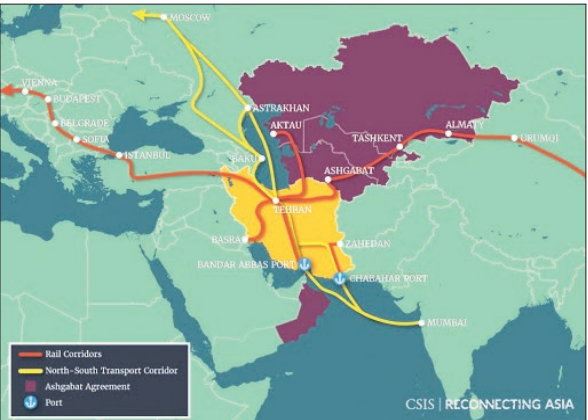
■ **تشخیص یک بیماری خاص**

یک سال پس از عمل جراحی و برداشتن توده‌ای که روی قفسه سینه پیرمرد رشد کرده بود با انجام آزمایش و نمونه برداری از مغز استخوان، پزشک با اطمینان از وجود نوعی نادر از سرطان مغز استخوان خبر می‌دهد که البته با توجه به مراجعه به موقع می‌توان با آن مقابله کرد. بنابراین باتجویز دارو، روند درمان آغاز می‌شود؛ راهی که همزمان با جنگیدن با سرطان برای به دست آوردن دارو و بهره مندی از امکانات

به ایران و برگزاری اجلاس سه جانبه ایران – افغانستان وهند با موضوع کمک‌های بشردوستانه به افغانستان و صادرات کالاهای اساسی هندی همچون گندم به این کشور از طریق خاک ایران، بار دیگر حضور هندی‌ها در چابهار تجدید شد. با پیروزی جو بایدن در انتخابات آمریکا و احتمال کاهش تحریم‌های ایران، هندی‌ها سراسیمه به سمت بندر چابهار روانه و خواستار ادامه حضور در این بندر استراتژیک شدند. هند به خوبی به این نکته پی برده که چابهار، تنها نقطه اتصال این کشور به آسیای میانه و روسیه بوده که البته مسیر ایران به نسبت دیگر مسیرهای پیش‌روی هندی‌ها یعنی شرق روسیه و چین، کوتاه‌تر، ارزان‌تر و البته بسیار امن‌تر است. همچنین مسیر بندر گوادر پاکستان به سمت شمال نیز به عنوان رقیب اصلی هندی‌ها محسوب شده که دورقیب بزرگ هند، یعنی چین و پاکستان در آن مشارکت دارند.

■ **قرار داد مشارکت هند در بندر چابهار**

مذاکرات مربوط به جلب مشارکت بین‌المللی در پروژه چابهار از سال ۱۳۸۲ آغاز شد و ابتدا



قرار بود شرکت‌های دیگری از کره، آلمان، چین و روسیه برای این منظور جلب شوند که این امر محقق نشد. درباره قرارداد موجود بین ایران و هند نیز باید گفت که اساساً مشارکت هند در بندر چابهار در زیرساخت‌های بندری نبوده و قرارداد ۱۰ ساله صرفاً برای اپراتوری بندر گاه است. نوع قرارداد (BOT/Transfer / Operate) تعریف شده که در قالب آن، طرف هندی موظف به خریداری و نصب ۸۵ میلیون دلار تجهیزات بندری است. هشت دور مذاکره مربوط به این قرارداد تا سال ۱۳۹۵ به طول انجامید و در خرداد سال ۹۵ بود که متن آن تقریباً نهایی

شده و هم‌ایک موضوع بر سر سازو کار (مرجع داخلی یا بین‌المللی داشتن) حل اختلاف در شرف رسیدگی نهایی است تا قرارداد ۱۰ ساله آماده امضا شود. به دلیل نهایی نشدن قرارداد، هم‌ایک قرارداد موقت اولیه که تا تیرماه ۱۴۰۰ می‌تواند درآمد خوبی راعاید کشور کند. با این حال در سال ۲۰۱۶ قرارداد احداث خط آهن چابهار – زاهدان در جریان سفر نادرانامودی، نخست‌وزیر هند، به تهران امضا شد و ارزش آن حدود ۱/۶ میلیارد دلار بود که متأسفانه با توجه به تحریم‌های آمریکا محقق نشد و در نهایت ریل گذاری در این محور به طول ۶۲۸ کیلومتر با اعتبار ۳۰۰ میلیون یورویی صندوق توسعه ملی در آبان گذشته توسط قرارگاه خاتم‌الانبیا شروع شد.

■ **بندر چابهار ابزاری برای چانه‌زنی** بنا برآن چه در اوایل گزارش نوشتیم، وضعیت هند باید برای ادامه همکاری در بندر چابهار تیر ماه امسال مشخص شود و گفته می‌شود هند در تلاش است که بتواند وعده‌های داده شده در باره تجهیز بندر چابهار را عملیاتی کند تا

■ **بندرویل، ۲ رکن اصلی فعال سازی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب**

این نکته بسیار حائز اهمیت است و باید بدانید که توسعه و شکوفایی ترانزیت بدون مهیا کردن زیرساخت‌های آن امکان پذیر نخواهد بود. متأسفانه عمده ترین مشکل در چابهار راه‌های مواصلاتی آن به بیرون از بندر گاه هستند زیرا ریل دوخطه قدیمی موجود آن اساساً برای رفت و آمد تریلر هایی که اندک محموله بارگیری را هم می‌خواهند حمل کنند کافی نیست. به همین دلیل باید برای احداث مسیر ریلی این قسمت سریع‌تر اقدام کرد. اکنون، با توجه به فقدان زیرساخت ریلی و با استناد به آمار سازمان راهداری تنها در ۶/۶ میلیون تن کالای داخلی با حمل بالاتر از ۵۰۰ کیلومتر بین سه استان شرقی کشور جابه جا شده است که نسبت به نیاز کشور و همین‌طور کشورهای منطقه بسیار کم است از همین رو ضروری است با توجه به مزایای حمل و نقل ریلی مثل مصرف ۱ به ۷ سوخت، حمل حجیم بار و ایمنی بالا، زیرساخت لازم برای ساخت و تکمیل محور ریلی چابهار - زاهدان تأمین شود تا با این ریل گذاری بندر چابهار به شبکه ریلی کشور متصل شود البته

توانایی یک فرد سالم راندار داگر همراهی نداشته باشد چگونه این راه‌پله راپشت سر می‌گذارد؟ این جایک آسانسور هم دارد اما خیلی‌ها نمی‌دانند و خیلی‌ها هم بلد نیستند از آن استفاده کنند. از قضا اینترنت قطع شده و باید منتظر بمانیم تا آن طور که متصدی می‌گوید «بیمه دارو را تایید کند تا مهر بزنم!» پس از یک ساعت انتظار در طبقه بالا و تایید تشکیل پرونده به طبقه پایین می‌رویم و داروها را تحویل می‌گیریم.

■ **رفت و برگشت دوم در مرکز بیمه تکمیلی بانز نشستانان**

چند روز پس از تزریق، وقت آن است که برای تحویل مدارک و نسخه‌ها به بیمه تکمیلی اقدام شود. برای این کار باید به بولوار وکیل آباد برویم. مکانی بسیار دورتر از داروخانه و مرکز بیمه خدمات درمانی و مطب پزشک! پس از طی این مسافت طولانی با اتوبوس به مکانی شلوغ، نامرتب، کثیف و به هم ریخته رسیدیم. جایی با ۱۰ صندلی برای حداقل ۲۰۰ رباب رجوع که اکثر آن‌ها پیر واز کار افتاده بودند. جلوی در یک نفر که ماسک کثیفی به صورت زده بود با سرعت از نسخه‌ها و مدارک پزشکی فتوکی می‌گیرد و کاسبی اش حسایی رونق دارد. پس از حدود ۱۵ دقیقه معطلی، وقتی مدارک را تحویل دادیم، متصدی گفت: «باید دوباره به مرکز بیمه خدمات درمانی بروید! پرونده تشکیل شده اما ناقص است!» تازه یادمان آمد که برای یکی از داروها فرمی از داروخانه گرفته ایم و پزشک باید مجدداً تایید کند که این دارو رانسخه کرده است! وپس از تایید باید آن را به مرکز بیمه بدهیم تا در پرونده ثبت شود و گرنه بیمه تکمیلی آن را پرداخت نخواهد کرد. این در حالی است که همان دارو

دوشنبه ۶ اردیبهشت ۱۴۰۰

۱۳ رمضان ۱۴۴۲. شماره ۲۰۶۴۵

باید ریل گذاری رشت به آستارا و بیرجند به مشهد هم در همین زمینه و تکمیل زنجیره مسیر حمل و نقل پیگیری شود.

■ **آخرین وضعیت ریل چابهار – زاهدان** در اهمیت ریل گذاری چابهار به زاهدان همین‌س که مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در گفت‌وگویی با مهر گفته، تنها تبادلات کالایی چین و هند به

(CIS)، روسیه، افغانستان و شرق اروپا و CIS به شاخ و شرق آفریقا بیش از ۸۰ میلیارد دلار است که با احداث این خط آهن به عنوان کوتاه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر از مبدا چابهار خواهد بود که می‌تواند درآمد خوبی راعاید کشور کند. با این حال در سال ۲۰۱۶ قرارداد احداث خط آهن چابهار – زاهدان در جریان سفر نادرانامودی، نخست‌وزیر هند، به تهران امضا شد و ارزش آن حدود ۱/۶ میلیارد دلار بود که متأسفانه با توجه به تحریم‌های آمریکا محقق نشد و در نهایت ریل گذاری در این محور به طول ۶۲۸ کیلومتر با اعتبار ۳۰۰ میلیون یورویی صندوق توسعه ملی در آبان گذشته توسط قرارگاه خاتم‌الانبیا شروع شد.

■ **بندر چابهار ابزاری برای چانه‌زنی** بنا برآن چه در اوایل گزارش نوشتیم، وضعیت هند باید برای ادامه همکاری در بندر چابهار تیر ماه امسال مشخص شود و گفته می‌شود هند در تلاش است که بتواند وعده‌های داده شده در باره تجهیز بندر چابهار را عملیاتی کند تا

■ **بندرویل، ۲ رکن اصلی فعال سازی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب**

این نکته بسیار حائز اهمیت است و باید بدانید که توسعه و شکوفایی ترانزیت بدون مهیا کردن زیرساخت‌های آن امکان پذیر نخواهد بود. متأسفانه عمده ترین مشکل در چابهار راه‌های مواصلاتی آن به بیرون از بندر گاه هستند زیرا ریل دوخطه قدیمی موجود آن اساساً برای رفت و آمد تریلر هایی که اندک محموله بارگیری را هم می‌خواهند حمل کنند کافی نیست. به همین دلیل باید برای احداث مسیر ریلی این قسمت سریع‌تر اقدام کرد. اکنون، با توجه به فقدان زیرساخت ریلی و با استناد به آمار سازمان راهداری تنها در ۶/۶ میلیون تن کالای داخلی با حمل بالاتر از ۵۰۰ کیلومتر بین سه استان شرقی کشور جابه جا شده است که نسبت به نیاز کشور و همین‌طور کشورهای منطقه بسیار کم است از همین رو ضروری است با توجه به مزایای حمل و نقل ریلی مثل مصرف ۱ به ۷ سوخت، حمل حجیم بار و ایمنی بالا، زیرساخت لازم برای ساخت و تکمیل محور ریلی چابهار - زاهدان تأمین شود تا با این ریل گذاری بندر چابهار به شبکه ریلی کشور متصل شود البته

قبل در نسخه نوشته شده و نوشتن آن در فرمی مجزا توسط پزشک بنا به درخواست دارو خانه و بیمه درمان است! بنابراین ادامه کار به فردا موکول می‌شود. باید عصر به مطب مراجعه کنیم، فرم توسط پزشک تکمیل شود و صبح فردا آن را به مرکز بیمه تحویل بدهیم. در همه این مراکز این واژه رابارها می‌شنوید: «تایید». هر مرکز معطل تایید آن یکی است در حالی که همه این تاییدها را باید توسط فرد پیگیری شود و هیچ کدام به صورت سیستمی و یکپارچه انجام نمی‌شود! خدا نکند که اینترنت قطع شود، مگر متصدی آدم خوش انصافی باشد و تلفنی هماهنگی‌های لازم را به عمل آورد و گرنه باید تا وصل شدن مجدداً منتظر باشی که آن هم معلوم نیست چقدر زمان ببرد.

■ **روز بعد در همان مکان قبلی**

پس از کمی انتظار قسمتی از نسخه‌ها و مدارک تایید می‌شود و قسمتی معطل مهر و امضای پزشک برگشت می‌خورد! از لابه لای مراجعه کنندگان خارج می‌شنیدم که رباب رجوع رباب سیستم پیرمرد دیگری که انگار مدت زیادی است زخم خورده این رفت و آمدها و «نقص مدارک» و «عدم تایید پزشک» و «دارو خانه باید مهر بزند!» و... بوده بلند شد. نسخه‌ها را با عصبانیت می‌چپاند داخل پلاستیکی که در دست داشت و می‌گفت: «برای هر کاغذی هزار بار من را فرستادید این ور آن ور. چرا باید کلی تلفن در ستنش نمی‌کنید؟ چرا باید سیستم کردن‌ها سیستمی انجام شود؟ حالا با حذف دفترچه بیمه، تکلیف ما با بیمه تکمیلی که برای هر چیزی کاغذ و مدرک مهر خورده و تایید شده می‌خواهد چه می‌شود؟ اگر روزی اینترنت وصل نشود، چه سازو کاری هست که بیمار معطل نشود؟ و هزاران سوال دیگر

■ **سوال اکثر بیماران**

آیا نمی‌شود همه این تشکیل پرونده‌ها یا تایید کردن‌ها سیستمی انجام شود؟ حالا با حذف دفترچه بیمه، تکلیف ما با بیمه تکمیلی که برای هر چیزی کاغذ و مدرک مهر خورده و تایید شده می‌خواهد چه می‌شود؟ اگر روزی اینترنت وصل نشود، چه سازو کاری هست که بیمار معطل نشود؟ و هزاران سوال دیگر