

معافیت تحریمی بندر چابهار فرصتی برای توسعه اقتصادی

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از خبرگزاری مهر در شرایطی که روسیه به دلیل جنگ با اوکراین، به فعال‌سازی و احیای کریدورهای مختلف ترانزیتی برای دور زدن تحریم‌ها روی آورده، ایران نیز با توجه به سابقه طولانی تحریم، با توسعه ترانزیت دریایی و گسترش زیرساخت‌های بنادر استراتژیک، به دنبال ارزآوری، گسترش مبادلات تجاری و استفاده از فرصت‌های تجاری بین‌المللی است. در این میان، معافیت بندر چابهار از تحریم‌های آمریکا، به دلیل موقعیت استراتژیک، اتصال به آب‌های آزاد و منافع سرشار آن برای آسیای میانه، خصوصاً کشورهای محصور در خشکی، موقعیت ویژه‌ای برای کاهش تأثیرات تحریم‌ها فراهم کرده است.

ظرفیت‌های چندگانه بندر چابهار در توسعه اقتصاد دریا

بندر چابهار به دلیل قابلیت‌های بی‌شمار از جمله واقع شدن در دو کریدور ترانزیتی بین‌المللی شمال - جنوب و شرق - غرب، هاب پیونددهنده منطقه و تنها بندر اقیانوسی ایران، مسیر باصرفه، مطمئن، سریع، ایمن و درآمدزا برای توسعه تبادلات بازرگانی است؛ بندر استراتژیکی که بهترین مسیر اتصال به آب‌های آزاد برای کشورهای افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان و نیز دروازه هند به آسیای میانه و افغانستان است.

علاوه بر پتانسیل‌های ارزشمند بندر چابهار در حوزه ترانزیت و ترانشیپ کالا، ظرفیت‌های این بندر در سایر حوزه‌های اقتصاد دریا به‌ویژه گردشگری دریایی، صنایع فراساحل، آبی‌پروری، شیلات و صنایع وابسته، یکی از برگ‌های برنده برای تحقق اقتصاد ۲۰ میلیارد دلاری و فرصت شغلی یک میلیون نفری در طول سال است؛ همان چشم‌اندازی که محمد مخبر، معاون اول رئیس جمهوری، تیرماه امسال در جلسه کارگروه ترانزیت ترسیم کرد.

با توجه به معافیت بندر چابهار از تحریم‌ها، اکنون پرسش این است که چگونه می‌توان از پتانسیل‌های قلب تپنده سواحل مکران با ظرفیت‌های متنوع و متکثر تجاری، ترانزیتی، گردشگری و شیلات برای کاهش تأثیرات اقتصادی تحریم‌ها استفاده کرد؟

از ترانزیت تا ترانشیپ

پتانسیل قابل توجه بندر چابهار، در ترانشیپ کالا علاوه بر ترانزیت، از مسیرهای مهم برای دور زدن تحریم‌هاست. ترانشیپ، یکی از روش‌های حمل‌ونقل ترکیبی برای انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر است. مرسوم‌ترین شیوه آن، حمل‌ونقل دریایی است که بار بدون تخلیه و بارگیری مجدد، وارد کشتی دیگری شده و به مقصد نهایی ارسال می‌شود. ترانشیپ به دو دلیل توسط تاجران، صادرات و واردات به کار گرفته می‌شود. یکی برای دور زدن تحریم‌هایی که برای کشور مقصد، لحاظ شده و دیگری صرفه‌جویی در هزینه‌هایی که قرار است بابت مبادله کالا پرداخت شود. در این زمینه، بندر چابهار، بهترین بندر ترانشیپ به کشورهای خلیج فارس و کم‌هزینه‌ترین مسیر ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان است.

بندر چابهار به عنوان دروازه محور شرق ایران و بخش کلیدی کریدور بین‌المللی شمال- جنوب، از طریق مرزهای شرقی و شمال شرقی ایران، مسیر دریایی و زمینی را به آسیای مرکزی و افغانستان برای هند فراهم می‌کند. مزیت ویژه کریدور شمال - جنوب، کوتاه کردن دسترسی به اروپا برای هند و کشورهای دیگر است؛ این مسیر، حدود ۷۲۰۰ کیلومتر و تقریباً ۶۰ درصد کمتر از مسیر دریایی کانال سوئز است و زمان ارسال کالا را از بیش از ۴۰ روز، به ۲۰ روز کاهش می‌دهد. همکاری بنادر فعال موندرا و کاندلا در هند با پورت اپراتور بندر شهید بهشتی در چابهار و افزایش ارتباط بندر چابهار با شبکه حمل‌ونقل ریلی و زمینی بین‌المللی با همکاری شرکت‌های هندی در همین راستاست.

در این زمینه، چابهار، مقصد عمده سرمایه‌گذاری‌های هند در ایران است. هند از پنج سال گذشته، بر اساس موافقتنامه چابهار و تأسیس کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی بین ایران، افغانستان و هند، در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کرد تا به بازار افغانستان و آسیای مرکزی دست پیدا کند. حذف کشورهای واسط مانند پاکستان در مبادلات کالا از دیگر مزیت‌های بندر چابهار برای هند است. با این همه، در زمینه توسعه بندر چابهار، طی سال‌های گذشته تا کنون، مشکلات زیر بین ایران و هند وجود داشته است به طوری که از مجموع ۸۵ میلیون دلار که قرار بود توسط هند در چابهار سرمایه‌گذاری شود، حدود یک‌سوم آن انجام شده است؛ توسعه خط آهن ۶۳۰ کیلومتری چابهار - زاهدان، برای گسترش ترانزیت کالا، توسط هندی‌ها به نتیجه نرسید.

نشانه‌هایی برای دور زدن بندر چابهار توسط هند به چشم می‌خورد مانند ارسال ده‌ها کانتینر برنج، چای، قهوه و غذای دریایی هند از طریق بنادر گرجستان به روسیه و جایگزینی بنادر گرجستان با چابهار در اوایل امسال یا انتقال حدود ۲۰۰۰ تن گندم از هند با ۴۱ کامیون افغان از طریق پاکستان به افغانستان در سال ۲۰۲۲.

مقصد حمل کالا از چهار گوشه جهان

بندر چابهار فقط محدود به دروازه هند به آسیای میانه و ارتباط با بنادر شرقی در آسیا نیست بلکه حمل کالاهای مختلف به تنها بندر اقیانوسی ایران، از چهار گوشه جهان، نشان‌دهنده موقعیت ترانزیتی این بندر برای مقابله با تحریم‌هاست. حمل رول آهن از بندر کوانگ یانگ کره جنوبی، حمل برنج و گندم از بنادر کاندلا و موندرا در هند، حمل کود شیمیایی از بندر هامبورگ آلمان و حمل شکر از بندر سانتوس برزیل به بندر چابهار، تنها بخشی از ظرفیت‌های غنی این بندر در حوزه ترانزیت کالا محسوب می‌شود.

کوتاه‌ترین مسیر به بزرگ‌ترین بندر تجاری

بندر چابهار به دلیل ویژگی منحصر به فرد خود یعنی کوتاه‌ترین مسیر به بندر شانگهای در چین به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری جهان، نقطه عطف مهمی در ترانزیت دریایی در بین بنادر کشور محسوب می‌شود. این امر خصوصاً با توجه به تعاملات سازنده چین و ایران و امضای سند همکاری ۲۵ ساله، اهمیت ویژه‌ای دارد. فاصله شش بندر باهنر، رجایی، لنگه، امام خمینی، خرمشهر و آبادان، بین ۶۵۰۰ تا بیش از ۷۱۰۰ مایل دریایی است در حالی که فاصله بندر چابهار تا شانگهای، حدود ۶۲۰۰ مایل است. فاصله کمتر بندر چابهار با بندر شانگهای، که پرتراфик‌ترین و بزرگ‌ترین بندر تجاری دنیاست، بیانگر موقعیت و جایگاه استراتژیک بزرگ‌ترین بندر اقیانوسی ایران در بین سایر بنادر برای کاهش اثرات اقتصادی تحریم‌هاست.

بهترین مسیر ترانزیت با افغانستان

بندر چابهار مسیر ترانزیتی ویژه در محور شرق برای تبادلات تجاری با افغانستان است و عملیاتی شدن این بندر منجر به کاهش هزینه‌های لجستیکی برای افغانستان شده است. بندر چابهار که به ولایت زابل افغانستان متصل است، از طریق مسیر دلارام - زرنج قابل دسترسی است و ضمن فراهم کردن امکان دسترسی جایگزین به دریای عمان و خلیج فارس برای افغانستان، آنها را از وابستگی به مسیرهای نامطمئن پاکستان بی‌نیاز می‌کند. بی‌جهت نیست ۳۳ درصد شرکت‌های ثبت‌شده در سازمان منطقه آزاد چابهار متعلق به افغان‌هاست!

از آنجا که ۹۵ درصد نیازمندی‌های افغانستان از طریق واردات انجام می‌شود، بندر چابهار می‌تواند بهترین مسیر برای ترانزیت کالاهای افغانستان باشد. همچنین دو میلیارد تن مواد معدنی و سنگ‌های قیمتی در افغانستان می‌تواند از طریق چابهار به دنیا حمل شود. البته به دلیل تحولات و شرایط سیاسی ناشی از حاکمیت طالبان، امکان بهره‌برداری مناسب از این مسیر ترانزیتی، اکنون کاملاً مهیا نیست.

گردشگری دریایی منطقه‌ای

اهمیت بندر چابهار فقط به ترانزیت و ترانشیپ کالا محدود نمی‌شود. جابه‌جایی مسافر و توسعه گردشگری دریایی نیز از پتانسیل‌های ارزشمند آن است. ترمینال مسافری بندر چابهار، یکی از بزرگ‌ترین ترمینال‌های مسافربری بین‌المللی در منطقه با زیربنای بیش از ۴۰۰۰ مترمربع است که امکان پذیرش ۶۰۰ مسافر را به طور همزمان دارد. ساخت و تجهیز این ترمینال بین‌المللی مسافرت دریایی در سال ۱۳۹۵، موقعیت مناسبی برای توسعه گردشگری و افزایش مراودات تجاری است.

همچنین فاصله نزدیک بندر چابهار با بنادر کشورهای همسایه و اطراف ایران در جنوب کشور، از ظرفیت‌های استراتژیک این بندر در حوزه مسافری است. فاصله بندر چابهار با مسقط ۱۵۱ مایل، کراچی ۳۶۰ مایل، دبی ۳۶۴ مایل و بمبئی ۷۶۸ مایل است. کوتاهی مسافت‌ها، علاوه بر امکان گسترش ترانزیت کالا و مبادلات تجاری با عمان، پاکستان، امارات و هند، فرصت‌های ارزشمندی در حوزه حمل‌ونقل دریایی مسافر و کاهش اثرات تحریم‌ها از طریق گسترش مبادلات بازرگانی ایجاد کرده است.

عدم انتظار نوبت کشتی‌ها

ایجاد ازدحام کشتی‌ها در بنادر و پسران‌ها از مسائل مبتلابه بنادر در ترانزیت دریایی است. از این‌رو، کاهش نوبت زمان‌دهی و صفر شدن زمان انتظار اتفاق مهمی در این حوزه محسوب می‌شود. البته ازدحام بنادر فقط به خاطر تراکم کشتی‌های در انتظار نوبت برای تخلیه و بارگیری کالا نیست، بلکه سایر حلقه‌های زنجیره تأمین، مانند حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی به عنوان پل ارتباطی پسران‌ها با بنادر نیز حائز اهمیت هستند.

در این زمینه، بندر چابهار به خاطر برخورداری از ویژگی عدم انتظار نوبت کشتی نسبت به سایر بنادر کشور، مزیت قابل توجهی دارد. همچنین بازاریابی برای ایجاد ترافیک بار و کالا با وجود تحریم و جذب ۲,۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در نیمه دوم دهه ۱۳۹۰، از اقدامات مؤثر در این زمینه محسوب می‌شود.

آب‌های عمیق در خلیج چابهار، شرایط پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و ایجاد تأسیسات بندری را فراهم کرده و این بندر، نسبت به سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت‌های خاص خود را دارد. بندر چابهار، قابلیت پهلودهی به کشتی‌هایی با بالاترین آبخور در بین بنادر کشور را داراست. در فاز اول توسعه این بندر، زیرساخت‌های بندری مانند ساخت اسکله با عمق ۱۷ متر، امکان حضور انواع کشتی‌ها و نیز فرصت تخلیه و بارگیری انواع محصولات و کانتینرها فراهم شده است.

با توسعه زیرساخت‌ها و تبدیل بندر چابهار به بندری بدون محدودیت عمق در سطح جهانی و عمیق‌ترین بندر ایران، کشتی‌های اقیانوس‌پیما و غول‌پیکر، مشکلی برای پهلوگیری در این بندر ندارند. با توجه قرارگیری چابهار در خارج از محدوده خلیج فارس و تنگه هرمز، این اتفاق، فرصت ویژه‌ای برای خنثی‌سازی تحریم‌ها در سایر حوزه‌های دریایی فراهم می‌کند.

توسعه صنایع فراساحل

ویژگی مهم دیگر در حوزه توسعه اقتصاد دریامجور در بندر چابهار، اهمیت صنایع فراساحل با تاکید بر حوزه آب‌های عمیق است که در کشور ما، کمتر به آن پرداخته شده است. در زمینه ذخایر نفت و گاز یا مخازن هیدروکربوری، سهم خشکی حدود ۹ درصد، منابع دریایی کم‌عمق حدود ۲۴ درصد و منابع دریایی در آب‌های عمیق، حدود ۶۷ درصد است. بنابراین توسعه زیرساخت‌ها، پیشرفت فناوری اکتشاف و استخراج نفت از آب‌های عمیق، ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های غول‌پیکر، به دلیل عمق بالای بندر، یک فرصت ویژه است. نیاز سایر کشورها به منابع نفتی ایران و افزایش صادرات طی یکی دو سال اخیر با وجود تحریم‌ها، بیانگر اهمیت صنایع فراساحلی بندر چابهار است.

آبزی‌پروری با طعم اشتغال و ارزآوری

هرچند چابهار، بهشت آبزی‌پروری کشور است اما ایران، جایگاه هفدهم را در بین کشورهای آبزی‌پرور دارد. این در حالی است که حدود ۳۰۰ هزار فرصت شغلی در حوزه شیلات چابهار و کنارک در زمینه پرورش میگو، صید با کشتی‌های پیشرفته دنیا، پرورش ماهی در قفس، تکثیر آبزیان، ایجاد صنایع و کارخانه‌های وابسته وجود دارد. به گفته کارشناسان، درآمد حاصل از توسعه صید صنعتی و تجاری با درآمدهای نفتی، قابل رقابت است و چابهار، نقش بی‌بدیلی در این زمینه ایفا می‌کند. این امر، می‌تواند رتبه ایران را در حوزه آبزی‌پروری در دنیا، به طور قابل توجهی بهبود بخشد.

بر اساس پیش‌بینی سازمان جهانی فائو درخصوص نقش آبزی‌پروری در تأمین غذا، اشتغال، ارزآوری و توسعه روستایی، سهم محصولات غذایی دریایی با رشد حدود ۱۵ درصدی در سال ۲۰۳۰ به ۶۲ درصد خواهد رسید. بر این اساس، سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری در حوزه تکثیر انواع ماهیان دریایی و صنایع وابسته مانند توسعه فناوری پرورش ماهی در قفس، تولید خوراک آبزیان پرورش میگو و... از فرصت‌های مهم بندر چابهار در حوزه توسعه اقتصاد دریاست.

فرصت‌سازی به جای فرصت‌سوزی

هرچند بسیاری از مقامات، از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بی‌شمار بندر چابهار و ایران به عنوان هاب ترانزیتی منطقه سخن گفته‌اند و تحریم‌های بین‌المللی علیه روسیه، بعد از جنگ با اوکراین را یک فرصت بی‌نظیر برای توسعه اقتصادی و ترانزیت دریایی دانسته‌اند، با

این حال، فراهم نبودن بسیاری از زیرساخت‌ها از جمله تکمیل راه‌آهن چابهار - زاهدان و دور زدن بندر چابهار توسط سایر کشورها از جمله هند و بنادر رقیب، موجب شده بهره‌مندی مناسبی از این گنجینه ترانزیتی کشور صورت نگیرد.

قابلیت‌های یادشده در خصوص ظرفیت‌های ترانزیت، ترانشیب، گردشگری، آبی‌پروری، صنایع فراساحلی و شیلات نشان می‌دهد چنانچه از امکان معافیت بندر چابهار از تحریم‌ها به درستی استفاده شود، فرصت‌های ممتاز برای کاهش و حتی خنثی‌سازی تحریم‌های بین‌المللی از طریق توسعه اقتصاد دریامحور ایجاد خواهد شد؛ آنچه تا کنون در مرحله عمل، رخ نداده است. بندر چابهار با ظرفیت‌های اقتصادی فزاینده‌اش تنها یکی از مصادیق توسعه است. فرصت‌سازی باید جایگزین فرصت‌سوزی شود.

